

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
SEGUNDO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 775 DE 1996

MAYO DE 1996

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

PUENTE COLONIA - BUENOS AIRES

EJE VIAL

Versión taquigráfica de la sesión del día 15 de mayo de 1996

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Sergio Chiesa

Miembros : Senadores José Andújar, Marina Arismendi, Dante Irurtia, Albérico César Segovia y Orlando Virgili

Invitados especiales : Integrantes de la Asociación Latinoamericana de Estudios Geopolíticos (GEOSUR), profesor Bernardo Quagliotti De Bellis; economista Gustavo Melazzi e investigador Richard González

Secretario : Julio Méndez Vila

Ayudante : María Cecilia Fernández

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 14 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir al Secretario General de la Asociación Latinoamericana de Estudios Geopolíticos, profesor Bernardo Quagliotti y a sus acompañantes.

SEÑOR QUAGLIOTTI.- Antes que nada, quiero agradecer a los miembros de esta Comisión la gentil invitación que nos han cursado para poder exponer viejas ideas que venimos elaborando desde hace, prácticamente, veinte años, referidas fundamentalmente al proyecto de país que queremos establecer para un futuro.

En esta oportunidad, estoy acompañado por el señor Melazzi, doctor en economía, quien se especializa en planificación, tiene amplia experiencia docente y ha realizado trabajos en su especialidad a solicitud de los gobiernos de México y Nicaragua y por el señor Richard González, que es investigador de nuestra Asociación Sudamericana de Geopolítica. Lamentablemente, no nos acompaña hoy el ingeniero agrónomo Chàbalgoiti, quien también es investigador del Instituto de Teorías de Urbanismo. Como habíamos presentado, por feliz idea del secretario de esta Comisión, señor Méndez Vila, un pequeño repartido, deseamos en esta primera exposición hacer un "racconto" de la situación actual desde el punto de vista geopolítico, para lo cual presentamos tres escenarios.

En primer lugar, consideramos que al Uruguay hay que insertarlo en un complejo superior latinoamericano y hoy, más que nunca, en esta pequeña región, que pasó de denominarse Cuenca del Plata, a MERCOSUR. Uno de los teóricos de la geopolítica, Federico Russel, decía siempre que la historia de un país forma parte de la de los países vecinos. Por lo tanto, estaríamos obligados a construir una nueva estructura del Uruguay. Como dijo en varias oportunidades el contador Enrique Iglesias --también opinaba lo mismo el embajador Lacarte Muró-- hay que insertar al Uruguay en un complejo superior.

Con respecto a ese primer escenario queremos manifestar que de este tema de hondo interés y que comienza allá por 1870, se rescata en las investigaciones una serie de trasparencias que estamos pasando en estos momentos. Uruguay tenía un proyecto de país y ello se observa en la transparencia de 1857, durante el gobierno de Pereira. En 1862, surge en el Parlamento la primera Ley de Fronteras. En la de 1880 vemos otro proyecto de ley de fronteras con un ferrocarril y allí aparece, quizás, el primer punto neurálgico geopolítico del país, que es Santa Rosa, hoy día Bella Unión. Desde allí y con puentes y ferrocarriles que llegaran al interior de lo que actualmente es la Cuenca del Plata, es decir, a Montecaseros del lado argentino y a Río Grande del Sur, sobre el lado del alto Uruguay, se esperaba llegar por ferrocarril al primer puerto que se pensó en la costa oceánica, que era el de la Laguna Castillos. Luego vemos en 1883 y 1888 otros proyectos, todos tendientes a traer, desde el interior de la región hacia nuestro sistema portuario -- en la zona de Rocha y en el puerto de Montevideo con sus ramales, que ya estaba construido-- toda la producción de la zona de la Cuenca del Plata, que actualmente representa el MERCOSUR. En 1921 aparecen los puertos de la Coronilla y de La Paloma, siendo éste último el único que se construye. A ese respecto surge la Ley Nº 2.131, del mes de mayo de 1881, firmada por el entonces Presidente de la República, Julio Herrera y Obes. En 1894 se sanciona otra ley firmada por el Presidente Idiarte Borda. Posteriormente, a través de la Ley Nº 2.648, la Asamblea General aprobó un proyecto para distinguir bien donde debía hacerse el puerto. Finalmente, la Ley Nº 4.316 se sancionó durante el mandato de José Batlle y Ordoñez, en 1913, para la construcción de un puerto.

Todo esto quiere decir que teníamos una idea de país que se extendía desde el interior de la Cuenca hacia nuestro frente atlántico. Este coincidía, en general, con las famosas Instrucciones del año XIII, de Artigas, cuando se ofrecía al interior de la Cuenca del Plata los puertos de Maldonado y Colonia, porque Montevideo todavía estaba en poder de los españoles. Este era el camino del Atlántico.

Posteriormente, con fecha 26 de diciembre de 1929, se presenta otro proyecto, por parte del Senador Carmelo Cabrera que --como ustedes pueden apreciar-- traía el ferrocarril desde Paraguay, pudiendo subir hasta Bolivia, pasando luego por el punto focal que era Bella Unión para llegar finalmente al puerto de La Coronilla. Este otro proyecto de Uruguay que acercaba el interior al frente portuario.

Creo que estos antecedentes son importantes porque, posteriormente, empiezan a estudiarse los puentes sobre el Río Uruguay con la República Argentina y ello mereció las leyes Nº 13.612, que permitió la construcción del puente Fray Bentos-Puerto Unzué y la Nº 13.710 que posibilitó el puente Paysandú-Colón. Luego de esto, se acuerdan zonas de influencia del puerto.

Mientras pensábamos esa salida desde el interior de la Cuenca, del corazón de América del Sur hacia nuestro sistema portuario, en 1874, el diputado Andrés Rebouças presenta ante el Parlamento del Imperio de Brasil, todo este proyecto de carreteras que ellos debían construir desde su costa hacia ese corazón de América del Sur.

Como se puede ver, ya estaba manifestada la voluntad de la política brasileña en materia de transporte, en el sentido de llegar hasta la frontera, de ahí pasar los países y luego conquistar los mercados del Pacífico. Esto que se pensaba en 1874, hoy es una realidad, pues si observamos los nombres que le daba Rebouças de P-6 y P-7, veremos que la P-8 es hoy la ruta —como lo marca la transparencia— que une Asunción del Paraguay con el Puerto de Paranaguá, que es por donde se saca la soja. Mientras tanto, la P-1 es la ruta amazónica; más al sur, la P-10 es la que une Porto Alegre con Uruguayana-Paso de los Libres y Argentina. Se trata de un pensamiento que fue una política de Estado y que se concreta día a día, como podrán observar en una transparencia ya actualizada que mostraremos posteriormente.

Como decía, cuando se realizan los Convenios Internacionales sobre los puentes, en el Capítulo IV, se habla de zona de influencia del Puente de Fray Bentos y se dice que como primera aproximación se supuso que la zona

directamente beneficiada por la construcción del puente internacional sería la que comprende los Estados brasileños de Paraná, Santa Catarina y Río Grande do Sul, la República Oriental del Uruguay y, en la Argentina, la Provincia de Entre Ríos, el sudeste de Santa Fe y el noreste de la Provincia de Buenos Aires. Para determinar las respectivas áreas de influencia de los puentes en Uruguayana, Paysandú y Fray Bentos, se consideraron los siguientes casos: producción argentina con destino a Porto Alegre, Curitiba y San Pablo; producción argentina con destino a Montevideo, Paysandú y Colón; producción uruguaya con destino a Buenos Aires, Rosario y Santa Fe; producción brasileña con destino a Buenos Aires, Rosario y Santa Fe. El estudio correspondiente indica que en 1996 nuestros puentes —ya construidos— serían el enlace con el frente atlántico uruguayo.

"Contrario sensu", a 21 años de la elaboración de este proyecto, debemos decir que —según datos oficiales— de las cifras que se calculaban como capital de retorno que sería totalmente pago en 1996, solamente se ha amortizado el 15% del gasto de esos puentes. Esto indica que los cálculos efectuados fracasaron.

En una reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas realizada en el año 1971, la delegación uruguaya solicitó que se estudiase una red fundamental de transporte, que es la presentada en esta transparencia que los señores Senadores están observando. Allí, en la parte que corresponde a nuestro territorio, podrán ver que en dicha red estaban incluidas las Rutas 26, 14 y 5, como fundamentales. Todo ese entramado que allí figura, hoy se ha concretado en una realidad mayor. Como podrán advertir, están presentadas la Ruta 26 que, prácticamente, unía el oeste con el este pero se dirigía hacia la frontera brasileña, sobre todo, al Puerto de Río Grande do Sul y la Ruta 14 —que aún no está terminada— que conectaba al Puente Paysandú - Colón pasando por capitales departamentales —tales como Trinidad y Durazno— llegando al frente atlántico de la zona de Rocha sirviendo al corazón de la Cuenca.

Debido a todo este movimiento de cargas, el decreto-ley

N° 807/75 de nuestro país estableció que el transporte automotor de cargas en tránsito por Uruguay se podía hacer con camiones de 25 toneladas —que son los autorizados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en virtud de un Decreto aprobado el año pasado— en algunos tramos de nuestras carreteras, teniendo en cuenta no sólo el estado de éstas sino también el de los puentes que no permitían pesos mayores. Tal como está estipulado en el tratado celebrado entre Argentina y Brasil, la comunicación vía nuestro país debería pasar por el Puente Paysandú - Colón, las Rutas 26 y 5, Tacuarembó, Rivera y de allí se dirigía directamente a la parte central del espacio brasileño de Río Grande do Sul. Esto motivó una solicitud uruguaya de compensación en el transporte de cargas, por lo que dejaba a la parte sur, en lo que era las Rutas 3 y 1, con carácter exclusivamente turístico. De este modo, se cambiaba el transporte de cargas por el turístico.

Con esto queremos demostrar que todos los países de América del Sur están muy atentos a la importancia del Pacífico. Consideramos, desde los puntos de vista geopolítico y geoeconómico, que el verdadero MERCOSUR donde está el ecúmene poblacional, de industria y de poder adquisitivo es el que está marcado entre los dos paralelos, como podrán observar en la transparencia. El resto, es decir, la Amazonia y, por otro lado, la Patagonia desde el punto de vista geopolítico real no pertenecen, aparentemente, a ese Mercado porque no hay habitantes, consumo ni producción. Sin embargo, a través de las flechas que allí se marcan y que van desde el Océano Atlántico al Océano Pacífico se pueden ver los puertos que hay en ambas márgenes y las rutas, tales como las hidrovías, que vienen de norte a sur a través de los meridianos, todo lo cual conforma un complejo donde toda la zona central conformada por parte de los territorios del oriente boliviano y de Paraguay, se perfila como el centro de gravedad de comunicación de nuestro Continente. El Uruguay está situado en una posición estratégica, pues sigue con su frente portuario —aunque, a mi criterio, todavía no lo ha sabido ofertar al interior de la cuenca— en momentos en que el mercado del Pacífico está tomando una importancia mayor que la que tenía el del Atlántico. No debemos olvidar que con la presencia de Japón, China y de los tigres asiáticos, el

mercado del Pacífico se está convirtiendo en una zona muy importante para nuestro país.

En la transparencia que estamos proyectando en este momento, se puede apreciar una lucha entre concretar los corredores de exportación de los paralelos contra los meridianos. Observemos que toda la zona productiva de Río de Janeiro, San Pablo y Belho Horizonte está buscando una salida por esos corredores, que pasan por Paraguay y Bolivia hacia el Puerto de Iquique. Allí, en el proceso de descentralización que efectuó Chile, se estableció una Zona Franca que actualmente está manejando cifras muy importantes. Por ejemplo, hace dos anos —pues no tengo los últimos datos— movilizó U$S 1.680:000.000 en entrada y salida de productos desde el Puerto de Iquique al interior y fuera de América del Sur.

Como puede observarse en esta transparencia --que fuera proporcionada por nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores-- también existe una lucha de puertos entre Perú y Chile para que la salida en el Pacífico se dé a través de los puertos del Sur peruano y los del Norte chileno.

En ese sentido, se llegó a un acuerdo a los efectos de establecer estas rutas que hoy en día se están construyendo, algunas ampliando y otras bituminizando.

Claramente puede verse que los verdaderos corredores bioceánicos se ubican por el centro del continente, además del clásico corredor que une Buenos Aires con el Puerto de Valparaíso. Como sabrán los señores Senadores, este puerto ha decaído muchísimo, al punto de que el gobierno chileno trasladó a esa ciudad el Parlamento como forma de darle cierta vida a esa ciudad que, desde el punto de vista del movimiento portuario, junto con San Antonio se encuentra en una situación en la que ha variado la intensidad de su movimiento.

En esa lucha entre los puertos de Chile y Perú con respecto a la salida de Bolivia --tomando a Bolivia como nexo entre Brasil y Paraguay-- llegó a firmarse, y está ya en funcionamiento, la Zona Franca Ilo ubicada en el Sur peruano

cercana al límite entre ambos países.

Esa Zona Franca industrial se le ha concedido a Bolivia, en el Norte de Perú y más al Sur incluso se encuentra la Zona Franca de Playa Boliviamar, que puede visualizarse con el NO 1 en la transparencia. Asimismo, se encuentra en construcción la vía costanera, puesto que la vía Panamericana ya está terminada.

Ese corredor, entonces, ha tomado mucha importancia; máxime, cuando en setiembre de 1994 los Presidentes de Bolivia, Paraguay y Perú firmaron una declaración que se conoce con el nombre de Declaración de Puerto Suárez para concretar el carácter de comunicación multimodal entre los tres países, en las carreteras entre Ilo y Desaguadero en Perú, entre Desaguadero, La Paz, Cochabamba y Santa Cruz en Bolivia y la ruta Transchaco en el tramo de Mariscal Estigarribia a Sargento Rodríguez en Paraguay, para lo que se logró el financiamiento a través de FONPLATA.

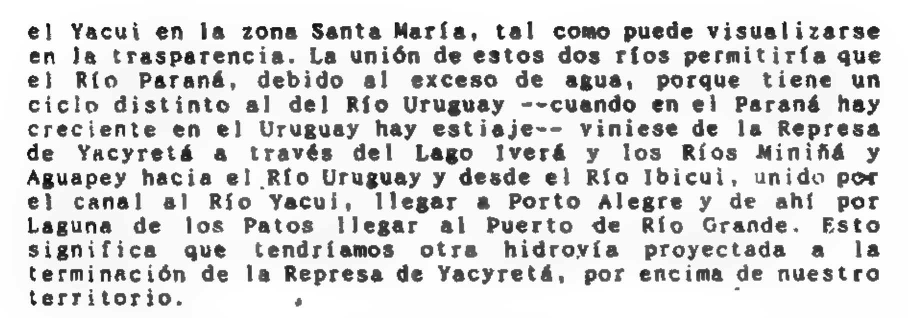
Con respecto a estos corredores bioceánicos --sobre los que tengo información obtenida a través de la prensa y que no he podido corroborar con datos oficiales-- en un diario de fecha 5 de agosto de 1995 de Santiago de Chile se expresa que el Ministro de Obras Públicas, el señor Ricardo Lagos, decidió acelerar la inversión del sector privado en los Puertos del Norte del país, sin esperar la nueva ley regulatoria de empresas. La idea era ofrecer esos puertos a los países del Atlántico para su comercio con la Cuenca del Pacífico. Asimismo, en el diario "Ultimas Noticias" de Montevideo, del 21 de agosto de 1995, se reitera esta información y se dice que el Ministro de Obras Públicas de Chile se había referido a los corredores hacia el Norte y hacia sus puertos y, específicamente, de las carreteras que saldrían del Brasil, atravesando territorio brasileño y boliviano, para llegar a Arica por la vía de Tambo Quemado. También se hacía referencia a un segundo corredor que involucraría a Brasil, Paraguay y, parcialmente, a Argentina y Bolivia, para desembocar por el Paso de Jama, el cual se encuentra a baja altura en la dirección de Antofagasta.

Por otra parte, el periódico "ABC Color" de Paraguay, el 6 de setiembre dice que el Ministro de Obras Públicas de ese país ratifica lo anunciado por sus pares de Argentina, Chile, Perú, Uruguay y Brasil en la XVI Reunión de Ministros de Transporte del Cono Sur y que los objetivos centrales para la integración física regional es la unión por carreteras entre las fronteras con Brasil al Norte hasta la República Argentina y con Bolivia hacia los puertos chilenos.

De esta manera quedaría más o menos establecidas las prioridades de los corredores de exportación.

Por otro lado, Argentina y Brasil, dentro del proceso de integración bilateral previo al del MERCOSUR, establecieron el Protocolo Nº 23 el cual, a pesar de que se efectuaron muchas denuncias sobre él en nuestro país, no fue muy tomado en cuenta. Personalmente, en este Protocolo veo la zona del Alto Uruguay donde recientemente --concretamente el 9 de abril de este año-- los Presidentes Menem y Cardoso ratificaron y llamaron a concurso para la construcción de una serie de puentes para auxiliar al de Uruguayana-Paso de los Libres, en el transporte de carga entre Argentina y Brasil a través de esa zona. Se trata de los puentes Sao Borja y Santo Tomé, de 800 metros de longitud, así como de la implementación de la Represa de Garabí para dar potencialidad a esa área y del establecimiento del Comité de Frontera. Obsérvese con especial atención lo que firman los Presidentes sobre los corredores de exportación: irían desde la zona de Foz do Iguazú hasta Paranaguá, de Urugüayana hasta el Puerto de Río Grande, de Dionisio Cerqueira hasta el Puerto de San Francisco Do Sul y desde Dionisio Cerqueira hasta el Puerto de Itajaí. En este último acuerdo se firmó la construcción de más puentes; me refiero al puente que une San Pedro con Sao Miguel, que se ubica en esa zona del Alto Uruguay al Norte de nuestra frontera, al del Comandante Andrés en la Argentina hasta Campanella en Brasil y al de Alvear en Argentina a Itaquí en Brasil.

Esto quiere decir que este proyecto es un complemento de una idea que ya tenía Brasil desde hace muchos años, sobre lo cual puedo proporcionar a esta Comisión el proyecto original en el que se habla de la unión del Río Ibicuí con



el Yacuí en la zona Santa María, tal como puede visualizarse en la trasparencia. La unión de estos dos ríos permitiría que el Río Paraná, debido al exceso de agua, porque tiene un ciclo distinto al del Río Uruguay --cuando en el Paraná hay creciente en el Uruguay hay estiaje-- viniese de la Represa de Yacyretá a través del Lago Iverá y los Ríos Miniñá y Aguapey hacia el Río Uruguay y desde el Río Ibicuí, unido por el canal al Río Yacuí, llegar a Porto Alegre y de ahí por Laguna de los Patos llegar al Puerto de Río Grande. Esto significa que tendríamos otra hidrovía proyectada a la terminación de la Represa de Yacyretá, por encima de nuestro territorio.

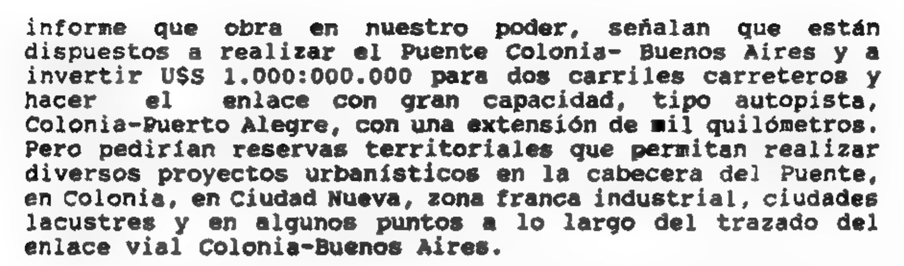
En síntesis este sería el escenario Nº 1 que pretendo presentar en términos generales a esta Comisión.

En la transparencia Nº 17, podemos visualizar el escenario Nº 2 que hace referencia al proyecto Puente Buenos Aires.

En ese proyecto de 1987 de la Comisión Binacional en el que intervino el ingeniero Hausmendi del Banco Mundial se presentó un informe en el que se indica la importancia del puente con un eje vial que iba a pasar por la costa, el que sería de alguna manera la contrapartida del clásico eje vial que viene por Paso de los Libres, Ruta 14 hacia la Argentina. Entonces, aquí ya no vemos aquel proyecto que habíamos expresado anteriormente creado por los viejos Legisladores, cuyos argumentos se pueden recoger de las Actas de la Cámara de Representantes de aquella época, es decir, me refiero a las discusiones que tuvieron lugar hacia fines del siglo pasado.

Con este proyecto Uruguay quedaría un poco encorsetado entre las posibilidades de salida por la ruta clásica, o sea, la Hidrovía que se construirá en determinado tiempo, y este puente que se piensa hacer, con una carretera marginal.

A su vez, los inversores privados de la ADUMEZ --que están muy interesados en el Puente Colonia-Buenos Aires y son los que construyeron el Túnel del Canal de la Mancha-- presentaron este proyecto de carreteras. En el punto 6 del



informe que obra en nuestro poder, señalan que están dispuestos a realizar el Puente Colonia- Buenos Aires y a invertir U$S 1.000:000.000 para dos carriles carreteros y hacer el enlace con gran capacidad, tipo autopista, Colonia-Puerto Alegre, con una extensión de mil quilómetros. Pero pedirían reservas territoriales que permitan realizar diversos proyectos urbanísticos en la cabecera del Puente, en Colonia, en Ciudad Nueva, zona franca industrial, ciudades lacustres y en algunos puntos a lo largo del trazado del enlace vial Colonia-Buenos Aires.

En lo que tiene que ver con el financiamiento, en el Capítulo 11 se indica que, entre otras condiciones, solicitan la libertad por parte de la empresa para fijar los peajes y para convertir y repatriar capitales, así como también la posibilidad de recurrir al arbitraje internacional y de incluir en el objetivo de la concesión, luego de efectuar estudios detallados, ciertas operaciones de ordenamiento territorial y desarrollo urbano en nuestro país.

El informe de la Comisión Nacional presentado en noviembre del año 1993, nos presenta este esquema que se puede apreciar en la transparencia 19 que observamos en este momento. En dicho informe se indica que el eje vial va a ser bioceánico y que va a unir a Paraguay.

En ese sentido, me pregunto si es posible que alguien que tiene carga en San Pablo y quiere ir a Paraguay, va a bajar hasta Montevideo, cruzar el Puente, pasar por Buenos Aires y luego subir a Paraguay. Creo que esto no condice con la realidad.

Por otra parte, cabe señalar que la Comisión Nacional solicitó al BID que confeccionara un estudio o análisis preliminar. Este Banco, en junio de 1985 elaboró un informe que figura en el libro GEOSUR que tengo en mi poder y voy a dejar a disposición de los miembros de esta Comisión. Allí se indica que cuando quede habilitado un Puente sobre el Río de la Plata, atraerá tráficos existentes en otras alternativas de conexión entre Argentina y Uruguay. Estos tráficos derivados, según su tradicional denominación, responderán a los menores costos de transporte y a las

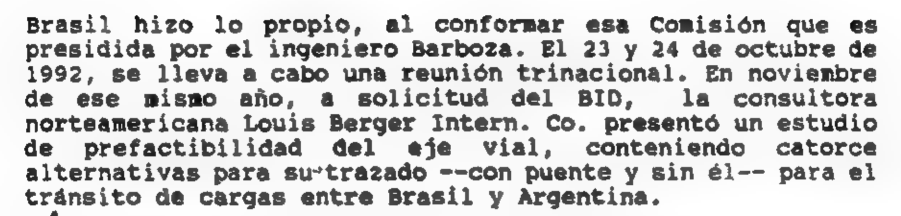


mejores condiciones cualitativas que el Puente podría llegar a ofrecerle, frente a los costos y a las condiciones de las modalidades de transporte que utilizan actualmente.

Sin embargo, en el punto 6 de la Introducción de dicho informe, se señala que si bien el alcance del mismo es estimar el volumen físico de tráfico, pasajeros y cargas que derivarían del Puente, sobre la base de los volúmenes anuales manifestados durante 1984 en las diferentes alternativas en operación en ese año o sea, Paysandú, Colon y Salto, excluyendo facilidades como las del Puente Paysandu-Colón, no derivarán a un puente carretero sobre el Río de la Plata.

El informe de la Comisión Binacional, con respecto a los camiones y cargas transportadas por Colonia y los Puentes de Fray Bentos y de Paysandú, expresa que en 1980 circularon 15.204 camiones, con un total de 261.750 toneladas, en tanto que en Uruguayana-Paso de los Libres, en ese año lo hicieron 31.060 camiones, llegando a 369.440 toneladas. En el año 1985 --última cifra manejada en este informe-- cruzaron por Colonia y por los Puentes Fray Bentos y Paysandú 8.941 camiones, con un total de 156.810 toneladas. Como se podrá observar, hubo una disminución con respecto a las cifras manejadas para 1980. En cambio, por Uruguayana-Paso de los Libres, hubo un aumento, ya que pasaron 35.190 camiones, llevando 417.205 toneladas.

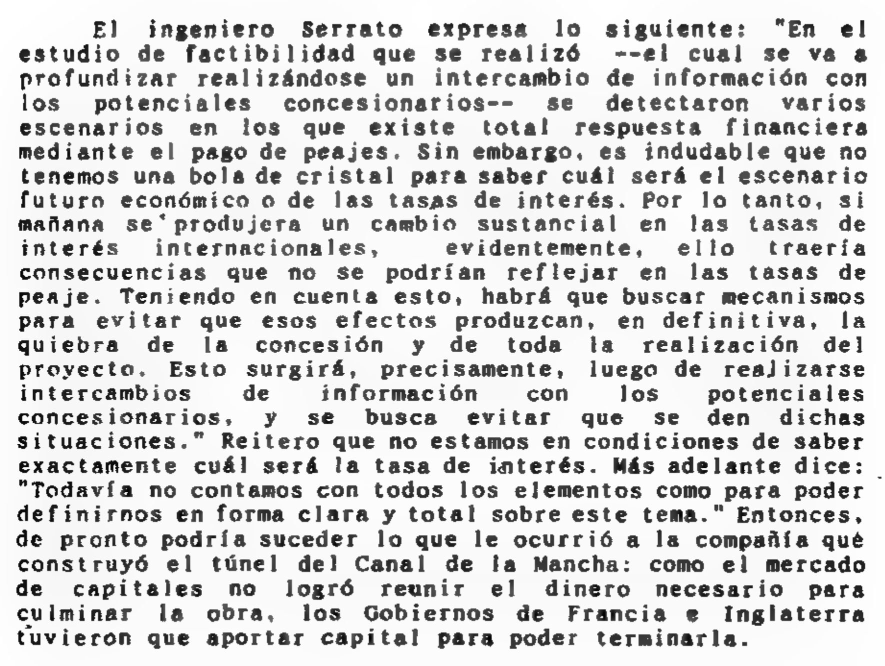
Por otra parte, deseo señalar que el eje se crea el 17 de marzo de 1991, en una reunión presidencial llevada a cabo en Brasilia. Concretamente, el entonces Presidente, doctor Luis Alberto Lacalle Herrera, propuso la idea del eje vial del MERCOSUR cruzando el territorio uruguayo. El 27 de diciembre de 1991, tuvo lugar un nuevo encuentro presidencial entre los doctores Lacalle y Menem, en Punta del Este, donde se ratifica la idea. El 27 de junio de 1992, se realizó otro, en Las Leñas, Argentina. En el punto 12 de la Declaración conjunta, se resuelve analizar técnicamente la propuesta. El 11 de marzo de 1992, Uruguay creó la Comisión Eje Vial, presidida por el ingeniero Carlos Cat, que estuvo presente en esta Comisión el miércoles de la semana pasada. El 5 de junio de 1992, Argentina constituyó dicho Cuerpo, presidido por el ingeniero Federico. El 29 de julio de ese mismo año,



Brasil hizo lo propio, al conformar esa Comisión que es presidida por el ingeniero Barboza. El 23 y 24 de octubre de 1992, se lleva a cabo una reunión trinacional. En noviembre de ese mismo año, a solicitud del BID, la consultora norteamericana Louis Berger Intern. Co. presentó un estudio de prefactibilidad del eje vial, conteniendo catorce alternativas para su trazado --con puente y sin él-- para el tránsito de cargas entre Brasil y Argentina.

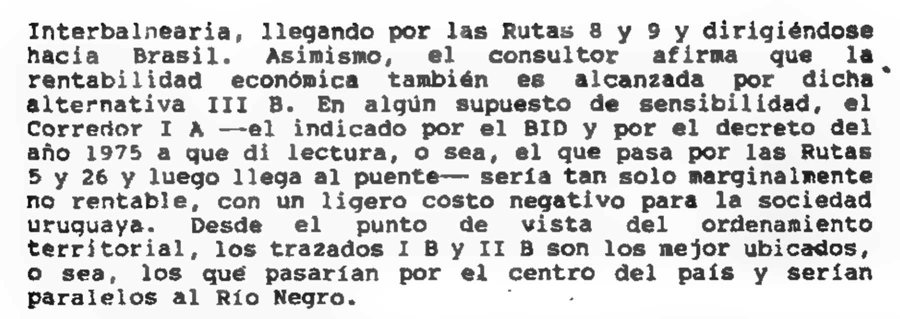
Todo este tema ha merecido un serio debate. A continuación, deseo referirme a ciertas conclusiones a las que se llegó en ese estudio efectuado, entre otras, por la consultora norteamericana Louis Berger y por la Bear, Stearns y Co. Allí se indica claramente que es viable la construcción del Puente desde el punto de vista de la ingeniería. Pero en la conclusión 14 se establece que la financiación eventual del proyecto en los mercados de capitales internacionales será afectada por muchas características de este proyecto que lo hacen muy diferente y único. Entre ellas se señalan, por ejemplo, el tamaño de la obra y de la inversión, la característica binacional del proyecto, el hecho de que ambos países, Argentina y Uruguay pertenezcan a los llamados mercados emergentes y la falta de precedentes en proyectos de esta magnitud en áreas no desarrolladas. Por lo tanto, los resultados del análisis financiero representan solamente uno de los factores que determinarán la posible financiación eventual de la obra. El nivel de riesgo asociado con la financiación, construcción y operación del Puente es alto, para poder concluir con total certeza que el Puente es financiable.

Sé que aquí se ha hablado sobre las posibilidades de que el concesionario pueda tener un 30% y que el 70% restante sea obtenido en el mercado de capitales. En la versión taquigráfica de la sesión celebrada por este Cuerpo el 16 de abril del corriente año, figura una pregunta del señor Senador Bergstein al ingeniero Serrato, que dice lo siguiente: " La otra interrogante que quiero hacer es si está claro que los Estados intervinientes, es decir el uruguayo y el argentino, no asumen ningún tipo de compromiso ni de responsabilidad en cuanto al financiamiento que eventualmente gestionarán los concesionarios."



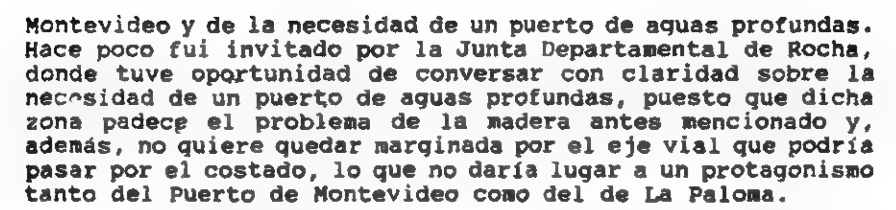
El ingeniero Serrato expresa lo siguiente: "En el estudio de factibilidad que se realizó --el cual se va a profundizar realizándose un intercambio de información con los potenciales concesionarios-- se detectaron varios escenarios en los que existe total respuesta financiera mediante el pago de peajes. Sin embargo, es indudable que no tenemos una bola de cristal para saber cuál será el escenario futuro económico o de las tasas de interés. Por lo tanto, si mañana se produjera un cambio sustancial en las tasas de interés internacionales, evidentemente, ello traería consecuencias que no se podrían reflejar en las tasas de peaje. Teniendo en cuenta esto, habrá que buscar mecanismos para evitar que esos efectos produzcan, en definitiva, la quiebra de la concesión y de toda la realización del proyecto. Esto surgirá, precisamente, luego de realizarse intercambios de información con los potenciales concesionarios, y se busca evitar que se den dichas situaciones." Reitero que no estamos en condiciones de saber exactamente cuál será la tasa de interés. Más adelante dice: "Todavía no contamos con todos los elementos como para poder definirnos en forma clara y total sobre este tema." Entonces, de pronto podría suceder lo que le ocurrió a la compañía que construyó el túnel del Canal de la Mancha: como el mercado de capitales no logró reunir el dinero necesario para culminar la obra, los Gobiernos de Francia e Inglaterra tuvieron que aportar capital para poder terminarla.

El último escenario sería el problema del eje. Estoy enterado de que el miércoles pasado concurrió la Comisión del Eje Vial, presidida por el ingeniero Cat. Ha habido un largo debate con respecto a si el eje es condicionante del puente o a la inversa. Sobre el eje vial, se presentó un proyecto a la Presidencia de la República por parte de la compañía Consultores Ariel Nieto y Asociados —cabe aclarar que estuvo presente en esta Comisión el ingeniero Ariel Nieto— en cuanto a las variables que pueden realizarse entre los corredores y el puente. A este respecto, el consultor aconseja en el informe que la rentabilidad financiera del proyecto desde el punto de vista de un inversor privado sólo es alcanzada por el Corredor III B, o sea, el que viene desde el puente de Colonia, pasa por el departamento de Canelones, a la altura de Santa Lucía y de Rodríguez, sigue por la Ruta


Interbalnearia, llegando por las Rutas 8 y 9 y dirigiéndose hacia Brasil. Asimismo, el consultor afirma que la rentabilidad económica también es alcanzada por dicha alternativa III B. En algún supuesto de sensibilidad, el Corredor I A —el indicado por el BID y por el decreto del año 1975 a que di lectura, o sea, el que pasa por las Rutas 5 y 26 y luego llega al puente— sería tan solo marginalmente no rentable, con un ligero costo negativo para la sociedad uruguaya. Desde el punto de vista del ordenamiento territorial, los trazados I B y II B son los mejor ubicados, o sea, los que pasarían por el centro del país y serían paralelos al Río Negro.

La última transparencia refleja un problema serio en cuanto al lugar por donde va a salir nuestra forestación. De acuerdo con los datos brindados por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, la zona de la cuenca de la Laguna Merín tiene, debido a la aptitud de los suelos tipo CONEAT, 1:441.215 hectáreas, y se habla de que la salida de la producción de madera en un período de 5 ó 6 años alcanzará las 2:500.000 toneladas. Al respecto, nos preguntamos por dónde va a salir toda esa madera, y si podrá hacerlo por Montevideo. Por lo tanto, el problema del eje vial se suma a las posibilidades de un puerto de aguas profundas, que no está indicado técnicamente en la zona de La Paloma, sino en algún otro punto del departamento de Rocha.

Por último, si observamos la transparencia Nº 23 nos preguntaremos qué país estamos tratando de proyectar. Si pretendemos tener un país como corredor de paso, ya contamos con la Ruta 26. Entonces, el proyecto de eje fortalecería el puerto de Buenos Aires, y no hablo de la parte inmobiliaria, sino del puerto en sí, ya que es el dueño de las cargas. De lo contrario, tendremos que hacer un esfuerzo mucho mayor para poder sacar la producción —tal como estaba pensado desde el siglo pasado— a través de los puentes existentes, de la Ruta 14, que es la más importante para el país desde el punto de vista geopolítico, hacia nuestro frente, que es el puerto de Montevideo. Cabe señalar que la Administración Nacional de Puertos ha realizado en esta Comisión un análisis muy acertado acerca de la política que ha diseñado para incentivar las capacidades y facilidades del Puerto de

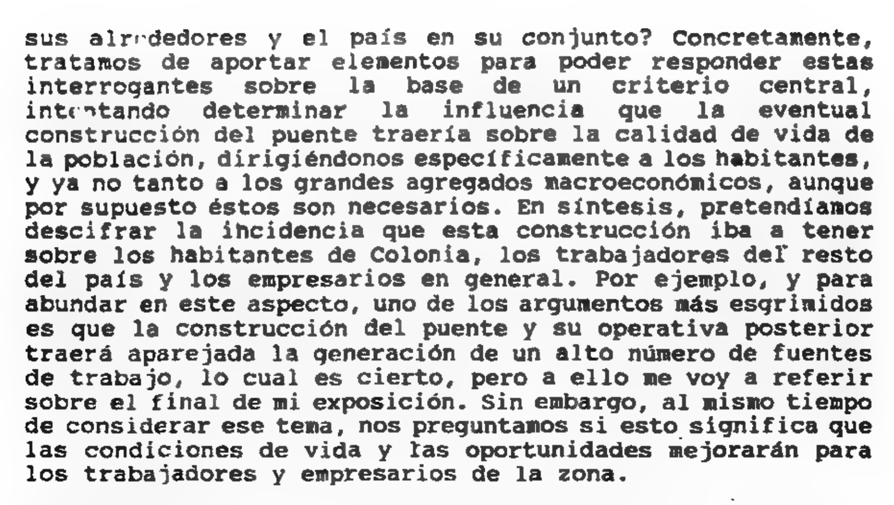

Montevideo y de la necesidad de un puerto de aguas profundas. Hace poco fui invitado por la Junta Departamental de Rocha, donde tuve oportunidad de conversar con claridad sobre la necesidad de un puerto de aguas profundas, puesto que dicha zona padece el problema de la madera antes mencionado y, además, no quiere quedar marginada por el eje vial que podría pasar por el costado, lo que no daría lugar a un protagonismo tanto del Puerto de Montevideo como del de La Paloma.

En líneas generales, esta es la presentación que quería hacer. Tal como dijo la señora Senadora Arismendi, es tanto el material que habría que analizarlo más profundamente, por lo cual quedamos a las órdenes para colaborar con los miembros de la Comisión, y ayudarlos a estudiar algunos puntos específicos contando con documentación oficial, tal como sería el caso —que no quiero mencionar ahora— de la posibilidad que está estudiando Río Grande del Sur en cuanto a los ejes, si éstos van a pasar por la zona costera o por el interior de la región.

SEÑOR MELAZZI.- Naturalmente, agradecemos a la Comisión la posibilidad que nos brinda de presentar los resultados de una investigación que realizamos para la Facultad de Arquitectura sobre el tema del Puente Colonia-Buenos Aires.

Concretamente, este trabajo —del cual voy a dejar algunos ejemplares a los miembros de la Comisión— es producto de una investigación que se hizo en la Universidad con el objetivo de tener un panorama global sobre la situación que se generaría en caso de construirse dicho puente. En ese momento, la Comisión Universitaria encargada del tema tenía una serie de trabajos puntuales, casi todos financiados por la propia Comisión Nacional. Se estimó conveniente reunir esa información, complementarla y articularla para dar una visión conjunta a los efectos de tratar de situarnos en el tema.

El objetivo primordial que perseguimos fue tratar de encontrar respuesta a dos grandes preguntas de la forma más simple posible. La primera es si el Puente Colonia-Buenos Aires es necesario; y la segunda, en caso de que se construya el puente, ¿qué impacto tendrá sobre la ciudad de Colonia,



sus alrededores y el país en su conjunto? Concretamente, tratamos de aportar elementos para poder responder estas interrogantes sobre la base de un criterio central, intentando determinar la influencia que la eventual construcción del puente traería sobre la calidad de vida de la población, dirigiéndonos específicamente a los habitantes, y ya no tanto a los grandes agregados macroeconómicos, aunque por supuesto éstos son necesarios. En síntesis, pretendíamos descifrar la incidencia que esta construcción iba a tener sobre los habitantes de Colonia, los trabajadores del resto del país y los empresarios en general. Por ejemplo, y para abundar en este aspecto, uno de los argumentos más esgrimidos es que la construcción del puente y su operativa posterior traerá aparejada la generación de un alto número de fuentes de trabajo, lo cual es cierto, pero a ello me voy a referir sobre el final de mi exposición. Sin embargo, al mismo tiempo de considerar ese tema, nos preguntamos si esto significa que las condiciones de vida y las oportunidades mejorarán para los trabajadores y empresarios de la zona.

Por otro lado, intentamos superar una visión simplista sobre el puente, en el sentido de que éste encarnaría el desarrollo y el no construirlo reflejaría una posición conservadora que rechaza las posibilidades de vincularse a los centros más desarrollados de la región.

Seguidamente, centraré mi exposición en los elementos que tuvimos en cuenta para responder a las dos preguntas planteadas. Respecto a la interrogante de si el puente es o no necesario, observamos tres aspectos. El primero de ellos —que nos llamó bastante la atención— es que analizando la región en sí, es decir los grupos productores y demás, comprobamos que no hay ningún sector o grupo productivo que esté demandando el puente. Quiere decir que su construcción no se origina ni deriva de la propia región; es más, los transportistas de la región aparentemente no lo requerirían, y lo mismo sucede con los productos del agro, de la agroindustria o de la industria, que tampoco lo considerarían una salida hacia el mercado argentino. Por este motivo para todos ellos el puente no es necesario, e incluso los vínculos que tienen actualmente y las proyecciones de ese comercio con Argentina, y especialmente con Buenos Aires, no ofrecen

ningún inconveniente utilizando los medios que tienen actualmente en curso.

Otro elemento que nos importó fue la relación con el turismo, que eventualmente podría incrementarse a partir de la ciudad de Buenos Aires. Se trata de un tema importante y como tal lo vamos a tratar específicamente.

Pasando al segundo aspecto sobre si el puente es necesario o no, se puede pensar —y así se ha fundamentado— que representa un instrumento, una herramienta, a los efectos de fomentar e incentivar el desarrollo de la producción local y regional en el marco del MERCOSUR y de la integración latinoamericana. En su exposición, el profesor Quagliotti señaló que en realidad la propuesta del puente es una anterior a todas las que se han hecho sobre integración pero, a partir de ahora, se ubica al puente dentro del proceso de integración, a pesar de que habría que tomarlo en forma independiente. Esto queda muy claro cuando tratamos de ver cuáles son los elementos que el puente realmente podría fomentar a nivel de la producción del agro uruguayo y de nuestra industria en la región.

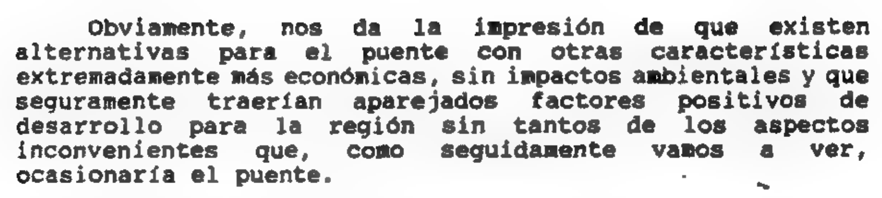
Sobre este aspecto podríamos conversar extensamente, deteniéndonos en cada uno de los sectores productivos, pero lo cierto es que hay una situación de partida, y es que las posibilidades de competencia de los productos uruguayos en relación con los argentinos son muy bajas. Esto se admite implícitamente en todos los estudios de la Comisión Nacional y de los consultores, en la medida en que todas las buenas posibilidades para la producción nacional son a futuro. Es decir que se incrementaría la producción agroindustrial en la medida en que podamos acceder al mercado de Buenos Aires; habría grandes condiciones en los sectores hortifrutícolas de la región que se estarían trasladando a esa zona y grandes posibilidades para mejorar productos industriales modernizando plantas, pero son todos planteos para un futuro.

Por todo esto, en nuestro trabajo colocábamos la pregunta analizándola desde otro punto de vista, estudiando cuáles son las medidas que se están instrumentando actualmente, cuáles los proyectos de modernización de la

producción agroindustrial que hoy están en curso, así como los créditos otorgados a los productores, y cuáles las políticas de desarrollo hacia la región que en un lapso prudencial posibilitarían el desarrollo de la producción y su posterior colocación en el mercado de Buenos Aires. Lo cierto es que analizando la región no encontramos nada que nos conduzca a pensar en este sentido.

Otro aspecto a tener en cuenta es que cuando se plantea la posibilidad de la entrada al gran mercado central de Buenos Aires, simplemente anotamos una pregunta: ¿será tan sencillo que productores y empresarios uruguayos puedan penetrar en ese mercado? Debemos tener en cuenta que el mismo abastece entre un 50% y un 60% de un conurbano de 13:000.000 de habitantes, con empresas muy modernas, de gran poderío económico, que ya tienen parcelas de mercado perfectamente abastecidas. Entonces ¿le será tan sencillo a los productores uruguayos participar en ese mercado central? Pensamos que esta es una pregunta relevante cuando se señala que el puente abre grandes posibilidades a la producción uruguaya.

El tercer componente sobre la interrogante de si el puente es o no necesario cuando se estudian proyectos de inversión —máxime en este caso en que estamos trabajando sobre un gran proyecto de inversión— es si, para esta solución que está propuesta para el proyecto, existen o no alternativas, cuáles son ellas, si se pueden desarrollar para el futuro y si hay otras diferentes. En este sentido, la conclusión a la que llegamos en nuestro trabajo realizado para la Facultad de Arquitectura es que, efectivamente, ya existen alternativas de vínculo entre la costa uruguaya y la argentina, y esos vínculos están funcionando perfectamente, al punto tal que no hay reclamo de parte de los sectores productores de la región —incluso del turístico— incluso, todos sostienen que los ferrys funcionan con total fluidez. Es más, la propia consultora Berger, a la cual se refería el profesor Quagliotti, señala en la página 17 que la capacidad de la flota existente ofrece un potencial significativo para aumentar el tráfico. Por otro lado, agrega en la página 51 que los servicios de ferrys tienen un alto nivel de ganancias y recomienda más análisis sobre esta alternativa.

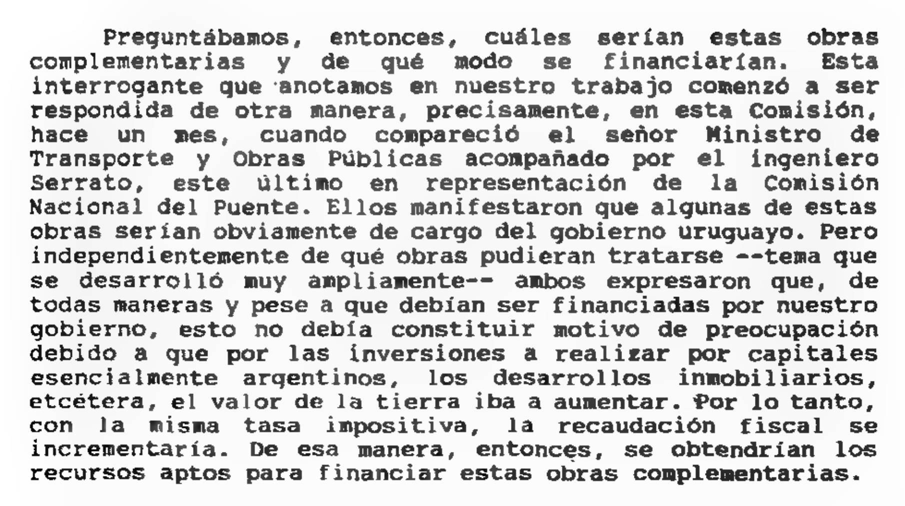


Obviamente, nos da la impresión de que existen alternativas para el puente con otras características extremadamente más económicas, sin impactos ambientales y que seguramente traerían aparejados factores positivos de desarrollo para la región sin tantos de los aspectos inconvenientes que, como seguidamente vamos a ver, ocasionaría el puente.

Pasemos ahora a la segunda pregunta referida a los impactos del puente; es decir: si se lo construye, ¿cuál sería el escenario que se presentaría y qué ocurriría?

En primer lugar, voy a agregar algo a lo ya mencionado por el profesor Quagliotti sobre el tema del financiamiento. Uno de los puntos iniciales de toda la propuesta de construcción del puente —aspecto que obviamente es extremadamente atractivo— era que había una especie de promesa de que la construcción del puente no acarrearía ningún compromiso de tipo financiero para el Gobierno uruguayo. Todas las obras serían de cargo de la iniciativa privada, que se resarciría de los costos mediante cobro del peaje y la concesión de obras, o de aspectos complementarios como ser construcción de ciudades lacustres, puertos, tiendas libres de impuestos, estaciones de servicios, shopping centers, viviendas, etcétera. Esta era la posición inicial sobre la cual comenzó el desarrollo de la propuesta.

En nuestro trabajo intentamos alertar sobre estos aspectos porque nos planteamos algunas interrogantes. Quizás sea posible que la construcción del puente en sí pudiera ser financiable por capitales privados, pero no había referencias implícitas, programas, planes ni proyectos sobre las obras complementarias al puente. Me refiero a los accesos y a todo lo que significan obras de infraestructura urbana y equipamiento necesario. En su exposición, el profesor Quagliotti señaló un detalle absolutamente importante y es que si estamos hablando del puente y su vinculación con el tránsito de larga distancia —por lo tanto, pesado— con Brasil, la mayoría de los puentes existentes desde Colonia hasta la frontera con Brasil tendrían que ser reforzados y cambiados porque el tonelaje por eje es menor al que sería necesario.



Preguntábamos, entonces, cuáles serían estas obras complementarias y de qué modo se financiarían. Esta interrogante que anotamos en nuestro trabajo comenzó a ser respondida de otra manera, precisamente, en esta Comisión, hace un mes, cuando compareció el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas acompañado por el ingeniero Serrato, este último en representación de la Comisión Nacional del Puente. Ellos manifestaron que algunas de estas obras serían obviamente de cargo del gobierno uruguayo. Pero independientemente de qué obras pudieran tratarse --tema que se desarrolló muy ampliamente-- ambos expresaron que, de todas maneras y pese a que debían ser financiadas por nuestro gobierno, esto no debía constituir motivo de preocupación debido a que por las inversiones a realizar por capitales esencialmente argentinos, los desarrollos inmobiliarios, etcétera, el valor de la tierra iba a aumentar. Por lo tanto, con la misma tasa impositiva, la recaudación fiscal se incrementaría. De esa manera, entonces, se obtendrían los recursos aptos para financiar estas obras complementarias.

En suma, ya tenemos un segundo momento en el cual efectivamente hay obras complementarias que son de cargo del Estado, pero que aparentemente serían autofinanciables por este incremento en la recaudación fiscal.

Un tercer elemento en este aspecto de la financiación es el relacionado con los préstamos externos. En este sentido, siempre existió la lógica preocupación acerca de hasta qué punto el gobierno uruguayo debería comprometerse con préstamos externos para la construcción del puente. En principio, esto no estaba planteado así --este tema acaba de ser mencionado por el profesor Quagliotti-- pero ante una pregunta concreta el ingeniero Serrato ha manifestado que es muy probable --y utiliza el vocablo "probable" porque, como es obvio, él no tenía la bola de cristal; posición que compartimos-- que los gobiernos tuvieran que respaldar la operación a los efectos de que, como se expresa textualmente, "no se quiebre la concesión y la obra". Esto figura en la página 33 del distribuido de esta Comisión. O sea que ya estamos planteando la eventualidad de que el gobierno tenga que respaldar la concesión de un préstamo externo ante cualquier eventualidad que se pudiera presentar.

Otro elemento que quiero destacar sobre financiamiento, es una parte del informe de la Consultora Berger International.

Efectivamente, en principio el gobierno uruguayo no debería participar en el financiamiento de la obra. Por otro lado, aparentemente todos los estudios coinciden en que la tasa interna de retorno --es decir, el beneficio esperado para el constructor-- es suficiente para autofinanciar la construcción del puente. Sin embargo, la consultora señala que si bien la tasa interna de retorno es apta, es posible. Textualmente, se establece en la página 79 del resumen: "Los gobiernos deberían considerar cuidadosamente estos resultados financieros". También se dice que la tasa interna de retorno se ha calculado en base a los siguientes supuestos: que no haya Impuesto al Valor Agregado sobre los materiales y servicios de construcción, que no haya IVA sobre los ingresos por peaje y, por último, que no haya impuesto sobre los ingresos netos. Si se aplicaran todos los impuestos normales, los cálculos de TIR declinarían significativamente y aumentaría el nivel de respaldo externo requerido.

En definitiva, la tasa interna de retorno sería apta, financiable; pero es importante explicitar que esto implica un renunciamiento por parte del gobierno a ingentes montos provenientes de la recaudación de impuestos. Creemos que ni siquiera el sector forestal --tan adecuadamente fomentado en este momento en el país-- tiene incentivos fiscales del orden que requeriría el autofinanciamiento de la estructura del puente.

Por otro lado, la propia Consultora Berger International señala, al igual que también lo hacía el profesor Quagliotti, que esta es una inversión de alto riesgo; hay grandes dificultades, por una serie de variables que valdría la pena recordar, dada su alta volatilidad. Esas variables tienen que ver con que el gobierno --así se establece en la página 81-- debería determinar un respaldo externo al concesionario. ¿Qué significa este respaldo externo además de eventuales garantías para la contratación de préstamos internacionales, etcétera? Que el gobierno debe, eventualmente, como dice la consultora, realizar la "promesa de ingresos o de tráfico".

Esto es, que el gobierno se compromete ante la empresa concesionaria a que los ingresos y el tráfico serán un mínimo determinado. También se habla de la "promesa de completar la construcción y su precio". O sea que si la empresa no puede completar la construcción, el gobierno es quien debe hacerse cargo, y también que la diferencia del precio fijado --hoy la consultora habla de U$S 1.018:000.000, pero todos sabemos que hay una lamentable tradición en el mundo de que los proyectos terminan con un costo varias veces superior al inicial-- correría por cuenta del Estado uruguayo. Esto es bastante lógico, puesto que la experiencia personal nos ha demostrado cuál es la modalidad de crédito con que se mueve el Banco Interamericano de Desarrollo. Hay cláusulas que hemos firmado --y que consideramos correctas-- de que cualquier problema de financiamiento derivado de aumento de los costos debe ser respaldado por el gobierno firmante.

Otras promesas que debería hacer el gobierno refieren a causas de fuerza mayor. Por ejemplo, la variación de los precios relativos entre ambos países, las inflaciones, problemas climáticos, etcétera. En todas estas circunstancias, los gobiernos estarían obligados a respaldar el financiamiento de la obra.

Para no abundar demasiado, quiero destacar que en la página 9 del informe de la consultora se dice que los gobiernos deben tener una presencia esencial para que avance el proyecto y existir garantías directas e indirectas de respaldo externo.

En definitiva, no se puede concluir con total certeza que el puente es financiable, tal como se establece en la página 83 de este informe.

El segundo tema que queremos anotar es lo que nosotros en el trabajo llamamos "puente de ida y vuelta". En términos coloquiales lo denominamos así, para advertir el peligro que eventualmente se podría plantear. Este es un aspecto sobre el cual la señora Senadora Barbato formuló algunas preguntas el día 16 de abril en la Comisión. En los informes de ésta se hace referencia a las grandes posibilidades de aumento de producción que este puente aportaría. Sin embargo, advertimos

que también estas mismas posibilidades se le abren a productores del exterior para que puedan ingresar sus productos a nuestro país. Como señalaba, el puente es de ida para nuestros productos, pero también de vuelta. Esto es, que también tendremos que competir en la región de Colonia, en el Mercado Modelo de Montevideo, etcétera, con productos de otros países. Esta es una situación que ya hoy en día es bastante problemática para muchos productores y con la construccion del puente pensamos que puede agravarse.

El tercer aspecto a analizar, en el caso de construcción del puente, es decisivo. Este aspecto tiene que ver con el hecho de que vamos a conectar, de una manera permanente e irreversible, una zona que tiene un alto desarrollo y más de trece millones de habitantes llenos de problemas a causa del ritmo de vida y la falta de espacio para vivienda y recreación, con una región que es una zona privilegiada de nuestro país, semivirgen, que tiene casi un vacío poblacional si se la compara con la situación que se da al otro lado del río, que presenta una gran potencialidad de futuro y pautas de desarrollo bastante interesantes.

A continuación, quiero estudiar la situación, valiéndome de dos mapas, donde se ven claramente ambas situaciones. Se trata de un trabajo realizado por el Instituto de Teoría y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura.

En el primero de ellos, se presenta la situación actual, sin puente. Allí vemos dos áreas de influencia. Por un lado, lo que se llama la influencia o dependencia cotidiana de cada uno de los dos grandes centros urbanos. Es decir, la influencia inmediata de Montevideo, marcada por la línea azul rayada verticalmente, con franjas más estrechas y una influencia secundaria, señalada con líneas punteadas, con franjas horizontales más anchas.

Por otro lado, vemos la situación de Buenos Aires. Lo importante a destacar es que tiene una influencia directa sobre la provincia, sobre Entre Ríos, etcétera; sin embargo, lo decisivo es que dicha influencia no cruza el Río de la Plata, que constituye un obstáculo natural.

En la otra gráfica, vemos que la situación cambia radicalmente con la construcción del puente. Si vamos a estudiar el vínculo cotidiano al que he hecho referencia, tenemos que ver cuál es la relación que se establece entre un habitante y el centro más importante. Por ejemplo, si tengo que comprar un repuesto para una máquina, puedo ir al pueblo más cercano, pero si necesito algo más sofisticado, iré a la ciudad más importante. También, para la recreación del fin de semana, puedo mantenerme dentro de la zona, pero si quiero otro tipo de actividad cultural, por ejemplo, acudo al centro más importante. También vemos que los medios de comunicación no se centralizan a nivel zonal, local o regional, sino que lo hacen en los grandes centros urbanos.

Estas son las relaciones que se establecen y que se grafican en esta transparencia que estamos viendo.

Vemos que con la construcción del puente, la influencia de Buenos Aires cruza el Río de la Plata y pasa a ser dominante, en relación con la influencia de Montevideo, en una extensa zona que es de aproximadamente un octavo o un décimo de la superficie terrestre del Uruguay. La misma va desde las cabeceras del puente Fray Bentos-Puerto Unzué hasta Colonia Valdense, Juan Lacaze, etcétera, en lo que se llama la Región del Colla. Esto reproduce la vieja distribución del Virreinato, ya que la Región del Colla era el límite del Virreinato de Buenos Aires. Esto significa que el impacto de Buenos Aires, por su propia dinámica y su influencia sobre los empleos, la cultura y la dinámica social, relegue la influencia de Montevideo hasta la región de Rosario, Juan Lacaze, que pasaría a ser la frontera de influencia humana, social, etcétera. El resto de la región pasaría a depender, directamente, de la ciudad de Buenos Aires.

SEÑOR IRURTIA.- Debo decir que comparto íntegramente las expresiones vertidas. Además, debo decir que ya hay, en todo ese espacio territorial a que usted ha hecho mención, una vinculación instalada a lo largo del tiempo. Pienso que los límites del Virreinato se han ido prolongando ya que la comunicación de esta zona es más fácil hacia Buenos Aires que hacia Montevideo. Lo mismo sucede con los medios de información que son recibidos por esta zona del país que se

ha visto olvidada en lo que tiene que ver, concretamente, con la comunicación con Montevideo. Esto ha hecho que esa vinculación, instalada a lo largo del tiempo, se siga radicalizando. Así, se puede ver que la costa uruguaya, en todo ese entorno que va de Juan Lacaze hasta Dolores, no es de uruguayos, sino de argentinos, quienes siguen avanzando hacia el interior de nuestro territorio. Con esto, pienso que se va a radicalizar, aún más, una tendencia natural.

SEÑOR MELAZZI.- A continuación, quiero hacer referencia a los impactos sobre el medio ambiente que habría, en caso de construirse el puente.

Antes que nada, deseo mencionar los impactos inmediatos sobre la naturaleza de las riberas, sobre la zona en general. Asimismo, es importante señalar el aspecto dinámico de estos impactos ambientales. Hay que destacar lo que significa la ocupación del suelo que se va a dar sobre toda esa zona, cosa a lo que hacía mención el señor Senador Irurtia. En cierta medida, se puede decir que el sector inmobiliario es uno de los más depredadores del suelo, que sufre cambios radicales derivados de las necesidades que se generan de agua, saneamiento, etcétera.

El otro impacto sobre el medio ambiente al que quería hacer referencia, es el que se refiere al Río. Se habla de que se va a implantar en su lecho no menos de 900 pilares. Ahora bien; ¿qué influencia va a tener esto sobre los sedimentos, las corrientes, los vientos y la navegación? Es algo difícil de predecir. Respecto de este tema hay una tradición mundial sobre los grandes proyectos marinos que, por lo general, generan, a posteriori y en el largo plazo, grandes inconvenientes. Algunos de ellos se pueden prever, otros no, pero todos son difíciles de resolver.

Otro aspecto a tener en cuenta y que es un poco el que concreta todo esto, es el que se refiere al impacto sobre la población y el turismo en la región. Para ello, es necesario retomar el tema sobre la situación de Buenos Aires, con sus trece millones de habitantes, con un ritmo febril y con la característica de que todos los escapes, los sitios de recreación de fines de semana a una distancia relativamente

breve de la Capital, están saturados. Además, el sector inmobiliario no tiene mayores posibilidades de generar nuevos espacios en un entorno, reitero, relativamente próximo a la Capital. Entonces, tal como he manifestado, estamos poniendo al alcance de esta situacion problemática, por medio del puente, una región realmente privilegiada. Cabe preguntarse cómo encaran todo esto los argentinos. Obviamente, existe diversidad de opiniones, pero nosotros hemos tomado una de ellas, que pertenece a la Universidad de Buenos Aires y que vale la pena considerar, para que podamos analizar el enfoque que le dan al tema ciertos sectores del vecino país. Ellos creen que el puente cumpliría con tres objetivos principales que constan en la página 131 del trabajo que hemos entregado a los integrantes de esta Comisión. El primero de ellos trata sobre la mayor integracion física, económica y social en los países limítrofes en el marco del MERCOSUR, en tanto que el tercer objetivo se refiere a la necesidad de que la costosa operación proyectada para construir un puente, se convierta en un negocio redituable en sí mismo. Como recordarán, sobre este punto ya hemos hablado cuando mencionamos el tema del financiamiento y los riesgos de los créditos externos que habría que respaldar. He dejado para hacer mención en último lugar al segundo objetivo, que trata sobre mayores comodidades urbanas para Buenos Aires y su área metropolitana, a fin de poder incorporar, sin rodeos --así consta en el original-- las actividades de la costa uruguaya a la suya propia, incluidas las de residencia permanente, el turismo y la trascendente actividad portuaria. Reitero que esto fue dicho por una investigadora de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires, que da una idea de cómo es visto el asunto desde la Argentina. Considero que por la franqueza con que es encarado el tema, no debemos dejar de tener en cuenta este estudio.

Sobre el tema de si el flujo poblacional va a ser tan importante, tal como se ha dicho recientemente, existen diferentes estimaciones que subestiman fuertemente el impacto poblacional que se va a presentar en la zona en caso de construirse el puente. Posiblemente, una de las previsiones más atinadas fue la que señaló el ex Intendente de Colonia, señor Curbelo, quien hizo referencia a los problemas de saneamiento que se generarían en la zona. Se nos informaba

que si ya existían graves inconvenientes para los 20.000 habitantes de esta ciudad, resulta imposible calcular la dimensión de los problemas que acarreará la construcción del puente cuando se sume el aporte a la tendencia de los que ya están, alcanzando una población de alrededor de 300.000 personas. Estas estimaciones se hacen para el 2010, es decir, para dentro de 14 ó 15 años. En definitiva, pensamos que, efectivamente, en este orden de magnitud, la población del departamento de Colonia puede triplicarse durante ese período.

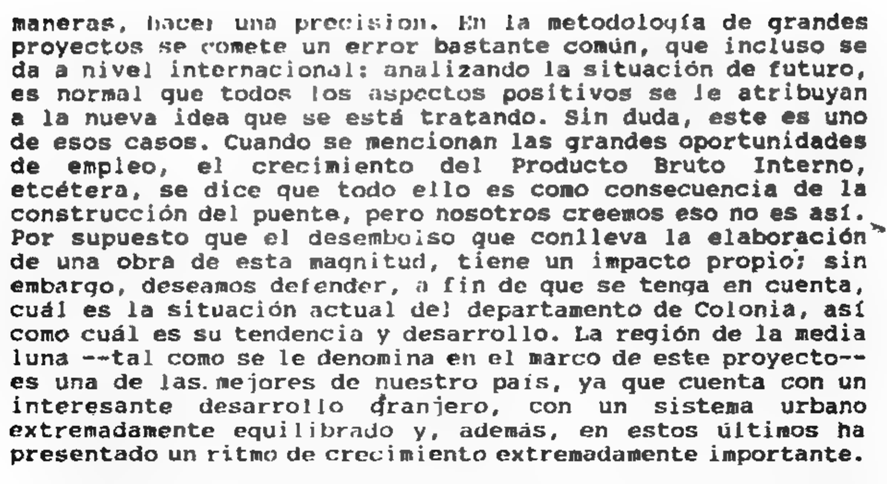
Asimismo, sin duda, se va a dar lugar a una gran inmigración de trabajadores durante la construcción de la obra. Inclusive, se dice que los puestos de trabajo para nuestro país, tanto directos como indirectos, oscilarían en los 9.000. A esto debemos adicionar la cantidad de trabajadores que acuden en busca de empleo y, al respecto, cabe mencionar que en economía laboral se calcula que por cada puesto de trabajo que se genera concurren tres candidatos. Si conservadoramente pensamos que se trate solamente de dos postulantes, a pesar de la difícil situación que vive nuestro país en lo que tiene que ver con el empleo, igualmente estamos hablando --tomando en cuenta las respectivas familias-- de una cifra muy importante.

Además, las distancias al centro de Buenos Aires que se van a dar debido a la construcción del puente, son extremadamente breves, lo que constituye una vía de tránsito muy rápida que permite el "commuting", es decir, la sistematización del intercambio de vías, donde el usuario con su automóvil llega a la cabecera del puente y allí toma un autobús que lo deja en el centro mismo de la ciudad. Esto conlleva un muy bajo costo, ya que los peajes por pasajero de autobús no van a tener demasiada incidencia, lo que hace posible que gran cantidad de habitantes de Buenos Aires que trabajen allí, se radiquen en la costa uruguaya, mucho más si se trata de profesionales o trabajadores independientes que cuentan con tiempo libre. También puede darse el hecho de que, tal como sucede en California, en la Florida de Estados Unidos o en México, Cuernavaca y Acapulco, todo un sector de jubilados desee trasladarse a lugares de clima más benigno --en este caso se trataría de una región

privilegiada-- lo que implica que sus hijos, nietos y otros familiares viajen los fines de semana. A esto debemos agregar el turismo de fin de semana; la empresa uruguaya denominada "Equipos Consultores" efectuó una encuesta en la propia ciudad de Buenos Aires --manejando el mismo material que utiliza la Comisión Nacional-- que dio como resultado que solamente los sábados y domingos transitan 3:720.000 personas. A su vez, en sesion de 16 de abril se habia informado en esta Comision que el mercado potencial era de alrededor de 800.000. En realidad, no sabemos por qué se dio esa información, pero consideramos que es incompleta y por cualquier referencia que deseen consultar, tenemos en nuestro poder los cuadros referentes al tema. Reitero, entonces, que el mercado potencial es superior a los 3:500.000 personas que se movilizan los fines de semana. En base a estos datos debemos considerar, entonces, una serie de problemas. Si hoy los medios de comunicación en Colonia están dominados por los argentinos --cabe recordar que en una encuesta hecha durante el primer Gobierno del doctor Julio María Sanguinetti a niños en edad escolar, se les preguntó quién era el Presidente de su país, a lo que respondieron que lo era el doctor Alfonsín-- y si existe una fuerte emigración del departamento de Colonia hacia Buenos Aires en busca de empleos más importantes, cabe preguntarse si estos inconvenientes no se acentuarán como consecuencia de esta conexión vial.

Obviamente, podemos conversar sobre las previsiones de la población para el futuro. Se podrá hablar de que estará conformada por 300.000 ó por 100.000 personas, porque el tema es discutible. Pero lo más trascendente no es eso, sino que la decisión o no de que haya un aumento poblacional extremadamente importante no depende de nosotros, ya que no tenemos forma de controlar ni de participar en dicha decisión, ya que es tomada en Buenos Aires, quedando el Uruguay totalmente dependiente de esto.

Como último aspecto sobre lo que podría ocurrir como consecuencia de la construcción del puente, podemos decir que si bien esto va a generar gran número de empleos y un incremento en el Producto Bruto Interno de nuestro país --las cifras con respecto a este tema ya las hemos manejado en anteriores sesiones de esta Comisión-- convendría, de todas



maneras, hacer una precisión. En la metodología de grandes proyectos se comete un error bastante común, que incluso se da a nivel internacional: analizando la situación de futuro, es normal que todos los aspectos positivos se le atribuyan a la nueva idea que se está tratando. Sin duda, este es uno de esos casos. Cuando se mencionan las grandes oportunidades de empleo, el crecimiento del Producto Bruto Interno, etcétera, se dice que todo ello es como consecuencia de la construcción del puente, pero nosotros creemos eso no es así. Por supuesto que el desembolso que conlleva la elaboración de una obra de esta magnitud, tiene un impacto propio; sin embargo, deseamos defender, a fin de que se tenga en cuenta, cuál es la situación actual del departamento de Colonia, así como cuál es su tendencia y desarrollo. La región de la media luna --tal como se le denomina en el marco de este proyecto-- es una de las mejores de nuestro país, ya que cuenta con un interesante desarrollo granjero, con un sistema urbano extremadamente equilibrado y, además, en estos últimos ha presentado un ritmo de crecimiento extremadamente importante.

A mi juicio —veremos lo que indican los datos del Censo a realizarse el próximo 22 de mayo - se trata de una de las regiones del país que presenta uno de los mejores índices de crecimiento desde todo punto de vista y no sólo en el aspecto estrictamente económico.

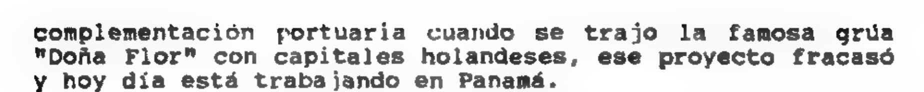
Esta es la situación de la que partimos y la ponemos —si se me permite la expresión— violentamente en cuestión, con una política de "shock" extremadamente dura ante la construcción del Puente Colonia- Buenos Aires. Entonces, planteamos la alternativa de por qué no pensar en una política de desarrollo regional desde el Gobierno Nacional, cuyas variables fundamentales estén en nuestras manos, que minimice los impactos de la afluencia de trabajadores ante la eventualidad de conseguir un contrato de trabajo en una obra fundamental, así como también los efectos provenientes de la influencia determinante que tendrá Buenos Aires sobre una extensa zona de nuestro país y que continúe todo este proceso con aspectos positivos —aunque también negativos— de posibilidad de desarrollo del turismo con fuente en esa ciudad. Podríamos citar anécdotas —si el tiempo lo permitiera— sobre proyectos que tiene actualmente la

Intendencia Municipal de Colonia. A propósito, empresas turísticas de Buenos Aires le han dicho que son extremadamente positivas y que de partida le han manifestado que estarían en condiciones de poner un servicio de diez ómnibus por semana. Desde esa Comuna, ellos dicen "despacito; así no, porque primero queremos ver hasta qué punto estamos en condiciones de recibirlos, si no se nos genera un caos y cómo vamos preparándonos nosotros mismos en ese positivo desarrollo en el cual ya esta inmersa la región de Colonia".

En síntesis, queremos señalar que las dos preguntas que se nos formulan, se responden de la siguiente manera. Creemos que no hay necesidad de construir el Puente Colonia-Buenos Aires, nadie lo reclama en la zona y hay alternativas eficientes en funcionamiento. Pensamos que su construcción va a generar una serie de impactos que pondrían en cuestión una zona muy equilibrada del país y con buenos ritmos de desarrollo, a tal punto de ponerla en un lugar de riesgo que podría extenderse a una amplísima región del Uruguay, frente a la cual no vamos a tener ningún control.

SEÑOR QUAGLIOTTI.- Deseo hacer una puntualización que se ubica dentro de lo ya expresado por el economista Melazzi.

En la sesión celebrada por esta Comisión el día 16 de abril se dijo que el Puente podría servir como una complementación portuaria Montevideo-Buenos Aires. El ingeniero José Serrato, expresaba: "Es indudable que en el Puerto de Montevideo se va a producir una repercusión, pero difícil de cuantificar. En lo que me es personal considero que el manejo del Río de la Plata podría hacerse en conjunto, si existiera una autoridad única, es decir, entre el Puerto de Buenos Aires, el de Montevideo y la zona del Alto Paraná. Dentro del proceso de integración que estamos viviendo es factible que dentro de algunos años" —todo a futuro, como decía el economista Melazzi— "—si bien no sé cuántos, ojalá sean los menos posibles— se logre una integración en esa área, al igual que funciona la autoridad de los Puertos de New York y New Jersey". Es lógico que esos puertos funcionen, porque están en el mismo país, pero nosotros nos encontramos frente a una competencia portuaria. Al respecto, tenemos antecedentes muy graves, pues cuando quisimos hacer una


complementación portuaria cuando se trajo la famosa grúa "Doña Flor" con capitales holandeses, ese proyecto fracasó y hoy día está trabajando en Panamá.

Asimismo, tuvimos una controversia muy grande con respecto al dragado de los canales de Martín García. Inclusive, toda la discusión que se generó fue procesada en el semanario "Búsqueda", de Montevideo, por mucho tiempo. Precisamente, el Presidente de la Terminal 6 —nuestro compatriota, señor Pablo Ferrés— manifestaba que a los puertos privados no les interesaba llegar al de Montevideo y sí continuar con la zona Alfa, de la que los argentinos se retiraban.

Por lo tanto, nos llama la atención que uno de los argumentos que se maneja es el de hacer una complementación portuaria con una autoridad única, lo que es imposible desde todo punto de vista.

SEÑOR VIRGILI.- Antes que nada, quiero decir que en el día de ayer tuvimos una reunión importante sobre la construcción del Puente Colonia-Buenos Aires con el ingeniero José Serrato, quien nos brindó una cantidad de elementos que nos hacían pensar en forma favorable a la realización de esa obra. Sin embargo, hoy se nos expone una tesis que se contradice en muchos aspectos con aquélla.

Siempre pensé que ese puente sería una vía importante para un país pequeño como el nuestro —fundamentalmente teniendo en cuenta la capacidad ociosa de enormes extensiones de tierra— que nos permitiría incrustarnos en un mercado constituido por diez millones de habitantes. Mucho se ha hablado de la integración física de 200:000.000 de habitantes aunque, a nuestro juicio, la influencia es de 60:000.000 ó 70:000.000 de personas, que estaría representada por las zonas de Río Grande do Sul y del Gran Buenos Aires.

Nuestros visitantes me sabrán disculpar, pero debo decirles que tengo una confianza extrema en el ingeniero José Serrato, pues compartí tareas con él durante dos años en un organismo como UTE, que estaba prácticamente liquidado cuando asumimos funciones, y él, con su capacidad, lo sacó adelante.

Esto me permite elogiarlo no por la amistad que me une a su persona, sino por las condiciones que me ha demostrado tener, aunque no por ello dudo de la capacidad y de la hombría de bien de los señores Quagliotti y Melazzi. El ingeniero José Serrato es un hombre muy mesurado y sensato, pero también debemos tener presente que hasta las personas con esas cualidades también se equivocan.

Como decía, sus expresiones del día de ayer me dejaron muy impresionado porque, en cierto modo, traducían mi pensamiento. Pienso que Colonia es uno de los lugares más importantes que tiene la República en productividad. Hace tres o cuatro meses estuvimos allí y ello nos permitió constatar que es un lugar maravilloso, a tal punto que una persona de cierta relevancia en el país me dijo que allí todavía hay mujeres que saben hacer de comer. Seguramente, ese es un dato indicador de que el chacarero hace su trabajo, mientras la mujer piamontesa o suiza hace lo propio en su casa.

No me asusta que a Colonia le vaya mejor; por el contrario, me alegra. Creo que casi todas las integraciones físicas en el mundo han dado buenos resultados. Nuestro país es pequeño, con pocos habitantes y con muchos emprendimientos por hacer.

Como señalaba anteriormente, la capacidad ociosa de nuestras tierras es tremenda. Por ejemplo, el 50 % de ellas en la zona de Canelones está sin trabajar, al igual que en San José. Por lo tanto, la construcción del puente Colonia-Buenos Aires nos permitiría acceder a un mercado importante constituido por el gran Buenos Aires.

No tenemos ningún temor por el tránsito que implican los puentes. Cuando se habla de lo que se puede hacer, debemos ser capaces de llevarlo adelante. Al respecto, diré —porque tengo elementos de juicio— que lo nuevo viene porque no lo tenemos aquí o no contamos con esa posibilidad. A modo de ejemplo, quiero señalar que por un cajón de manzanas provenientes de Chile nuestro país debe pagar necesariamente un flete de U$S 3,50. Pero si se produce en el Uruguay, no será necesario importarla y, por lo tanto, disminuirían los

costos, considerando que dicho flete implica un gasto, como dije, de alrededor de $ 25 el cajón.

He escuchado atentamente las expresiones aquí vertidas por gente con capacidad, que ha estudiado detenidamente el tema y que es digna de crédito pero, en síntesis, mantengo la tesis --tal vez desde un punto de vista parcializado-- de que el puente puede ser muy útil para el Uruguay. No tengo la menor duda de que va a insumir cierto costo y no sé si sus valores serán perfectos. De todas maneras digo que trabajé permanentemente con el ingeniero Serrato y no ví en él más que un hombre decente, de trabajo y de gran capacidad.

Vuelvo a reiterar que no soy fanático de la construcción del puente, pero desearía poder verlo hecho realidad porque sería una satisfacción personal.

SEÑOR IRURTIA.- He escuchado con mucha atención la disertación presentada y, en lo que respecta a mi información, ha sido muy valiosa. Además, vamos a tener en la versión taquigráfica de esta sesión un elemento de consulta permanente. Lógicamente, trataré de ampliar la información que ustedes manejan en la temática del puente-eje vial. Con respecto al puente podemos tener nuestra propia visualización en cuanto a las posibilidades y beneficios que pueda aportar para el país y para toda la zona. Adelanto que tengo mis serias reservas, aunque tal vez soy el que menos deba opinar debido a que convivo en esa zona. Digo esto, porque uno a lo largo de su vida va queriendo el lugar donde reside y va apreciando muchísimo los valores intrínsecos que lo componen.

Por lo tanto, esta obra será positiva en algunos aspectos, pero puede ser tremendamente distorsionante en otros, que pueden valorarse casi en forma equivalente a una familia. Indudablemente, quiero mucho a la ciudad de Colonia por su exquisitez que la ha hecho algo distinta y particular a nivel mundial. Por todo esto, no me gustaría ver una foto de la ciudad de Colonia con un puente como fondo y, por el contrario, desearía seguir viéndola con su sol brillante visualizándose en la otra margen del río, con esa naturaleza

característica. A esto debe agregarse su propio entorno social que, obviamente, no va a mantenerse de la misma manera ni será igual al que ha logrado hasta el momento en que todavía no se sabía cual sería la traza elegida. Me refiero a esa radicación de un nivel social importante que ha seguido dando aportes a la zona, creando fuentes de trabajo y permitiendo una evolución que, a pesar del paso del tiempo, daba lugar al mantenimiento de lo que era la vivencia real de una región en desarrollo.

De todas maneras, se trata de un planteo distinto, que iremos viendo con el correr del tiempo cómo se va planteando.

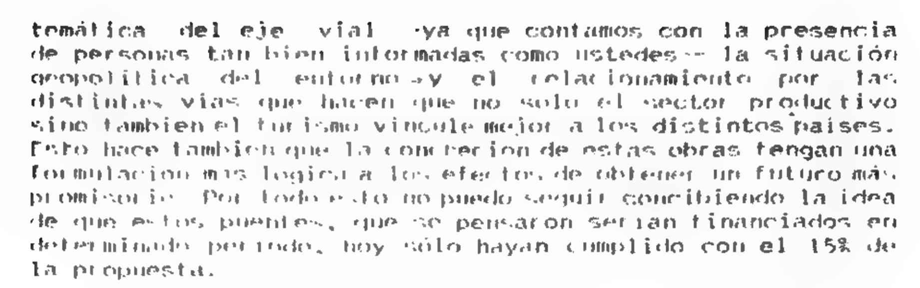
Podría decirse que en los hechos ese puente ya existe; simplemente se va agregar otra forma de llegar de una margen del río a la otra.

No obstante estas manifestaciones, me interesaría particularmente que nuestros visitantes nos pudieran brindar alguna información más profunda de la conjunción de la idea puente-eje vial. Mi inquietud se debe a que he notado que en la disertación planteada aparece un conocimiento muy profundo de lo que es la historia y la geopolítica, del entorno, del relacionamiento entre los países que ahora componen el MERCOSUR, al que en un futuro se agregará Chile.

En verdad, sigo sin concebir, si es que esta obra sigue adelante, que se siga hablando independientemente del puente y de eje vial, de lo que el Uruguay produce, de la utilización de los puentes, del entorno en general.

Concretamente, deseo saber si nos podrían aportar elementos para un mayor entendimiento de la idea en su conjunto porque, en realidad, no logré captar ese entorno real que tenemos que focalizar. Cabe destacar que este tema ha ingresado hace tiempo al Parlamento y a pesar de haber escuchado algunas manifestaciones del Poder Ejecutivo, como Legislador entiendo que en estos tiempos debemos formarnos una idea mejor para poder opinar sobre el tema.

Con todo respeto, entonces, estoy solicitando que brevemente me informen del criterio en el que se basa esta



temática del eje vial -ya que contamos con la presencia de personas tan bien informadas como ustedes-- la situación geopolítica del entorno -y el relacionamiento por las distintas vias que hacen que no solo el sector productivo sino tambien el turismo vincule mejor a los distintos paises. Esto hace tambien que la concrecion de estas obras tengan una formulacion mas logica a los efectos de obtener un futuro más promisorio. Por todo esto no puedo seguir concibiendo la idea de que estos puentes, que se pensaron serian financiados en determinado periodo, hoy sólo hayan cumplido con el 15% de la propuesta.

Como legislador no quisiera tener la responsabilidad de que en el futuro, tal como muy bien nos han mostrado, la historia del relacionamiento entre los paises nos señale como una generacion de uruguayos que se ha mostrado muy proclive a la aprobacion de lo que puede ser una muy buena propuesta, pero que no lo hemos reflexionado lo suficiente como para instalarla de la mejor manera posible.

SEÑOR QUAGLIOTTI.- En verdad no quisimos extendernos en nuestra exposición para no cansar a los señores Senadores con el aporte de tantos argumentos.

Este problema del puente que, efectivamente, ingresó recientemente al Parlamento, se viene estudiando desde hace muchos años en distintos niveles. En el año 1978, cuando surgió la idea de construir un puente Colonia-Buenos Aires --sobre lo cual puedo dejar un documento en el que figuran los antecedentes-- los alumnos del CALEN, con el asesoramiento de los ingenieros García Capurro, Ponce, Fernández Fontana, los doctores Martins, Puceiro, el profesor Rovira, el contador Schoiner, el doctor Blanco, el contador Azzini y el doctor Gracera, estudiaron la posibilidad de un puente. En sus recomendaciones finales este estudio indicó que se entendia conveniente aprovechar la oportunidad planteada para, tomando el puente como carta de negociación, procurar la obtencion de sensibles ventajas para el desarrollo, la seguridad y la proyección internacional del Uruguay.

Por otra parte, el puente, sin asegurarse como



contrapartida la utilización de puertos uruguayos, en particular, uno de aguas profundas para el comercio exterior argentino, aparece como inaceptable.

En otro estudio que se hizo en el año 1978 por parte de la Escuela de Guerra Naval se estableció que era conveniente determinar el impacto del puente Colonia-Buenos Aires sobre los intereses nacionales. En este estudio participaron los técnicos ingenieros López, Canosa, el contador Rial, el doctor Esteban y el contador Camacho, cuando se analizan las áreas geopolíticas, los aspectos económicos, jurídicos y estratégicos, de acuerdo con el punto 0203 no se recomienda la ejecución de la obra considerándose la posibilidad de realizar una evaluación más profunda de los impactos que la misma pueda tener. También se hablaba de que la Comisión técnica que se nombrara para el estudio de la licitación pública internacional en relación a la construcción de la obra debía pasar por el Parlamento, tal como lo señala el numeral 7 del artículo 85 de la Constitución de la República.

Otro antecedente se ubica en el año 1985, momentos en que personalmente dirigí un trabajo sobre geopolítica y puente Colonia-Buenos Aires. En sus conclusiones se dice que Argentina carece de un puerto de aguas profundas en la cuenca del Plata y sus proximidades para el 83% de su comercio exterior de granos y minerales, por lo que tarde o temprano, inexorablemente las condiciones geográficas obligarán a ese país a usar nuestro puerto para su comercio exterior, exista o no un puente sobre el Río de la Plata. Por lo tanto, se recomendaba se tuviera esto como base de un estudio y negociación cuando se priorizaran las inversiones públicas. Como puede apreciarse, siempre se ha hablado de comunicación portuaria.

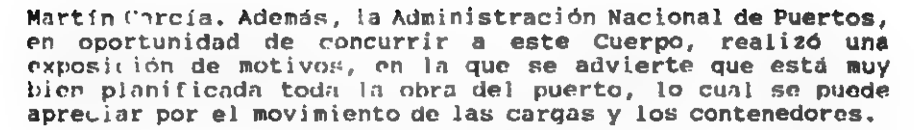
Lo que, personalmente, quise manifestar cuando se mostraron estas transparencias, es que estamos enfrentados ante dos proyectos de país. En ese sentido, el señor Senador Martín Posadas indicó que, a su juicio, se debe dar más influencia a la hidrovía, en favor de los intereses portuarios uruguayos. El otro proyecto estaría dado por la construcción del puente con ese eje vial.

Este asunto no ha sido tratado en el Parlamento porque el propio consultor, ingeniero Nieto y Asociados, en el informe que hizo para la Oficina de Planeamiento y Presupuesto dice --ante una pregunta del pedido de informes solicitado por la bancada del Frente Amplio y que fue contestada por el entonces Ministro de Relaciones Exteriores, Gros Spiell-- si es necesario elaborar un tratado con respecto al eje vial. Cabe destacar que este tema estaba un tanto vedado con respecto al puente, pero ahora he observado con gran alegría que la Comisión estima que debe hacerse un tratado. Concretamente, dice si será necesario suscribir un tratado específico o puede marcarse el instrumento ya suscrito por el país con rango de ley, una vez aprobado éste. Quiero señalar que esto se pensaba hacer --por lo menos lo relativo al eje-- dentro de lo que se denominan acuerdos de alcance parcial de ALADI. Recordemos que lo relativo a ALADI ya fue aprobado por el Parlamento, por tanto, no se requería una nueva aprobación para éste. Lo mismo sucedió con la hidrovía, que tampoco necesitó aprobación parlamentaria, ya que se hizo como un acuerdo de alcance parcial.

Por otra parte, debemos señalar que se presionó desde fuera.

Asimismo deseo indicar que se cuenta con estudios realizados por la Comisión universitaria que preside el contador Disnés, quien está muy interesado en efectuar una exposición al respecto. Aprovecho la ocasión para entregar a Secretaría la dirección del contador Disnés --a efectos de que se evalúe la posibilidad de un posterior contacto con él-- y la cronología de las jornadas que se realizaron el 27 de marzo de 1995.

Desde el punto de vista geopolítico estamos diciendo que Uruguay debe ser un corredor de paso, o se debe volver a considerar esos proyectos que se presentaron en el siglo pasado en el sentido de que tenemos que ser una boca de salida. Las dos posibilidades se contradicen; en mi criterio, no se complementan. Considero que deberíamos hablar en plural, o sea, de las hidrovías, porque tendríamos que unir la hidrovía al río Uruguay. Hemos negociado --por lo menos se ha firmado en los papeles-- el problema de los canales de



Martín García. Además, la Administración Nacional de Puertos, en oportunidad de concurrir a este Cuerpo, realizó una exposición de motivos, en la que se advierte que está muy bien planificada toda la obra del puerto, lo cual se puede apreciar por el movimiento de las cargas y los contenedores.

El señor economista Melazzi habló de una ruta que va a absorber el país hacia ese punto de Colonia --que será un gran polo de desarrollo-- y de un eje que va a pasar, aproximadamente, por el norte de Canelones, dejando a un lado las oportunidades para el puerto de Montevideo y, fundamentalmente, para un puerto de aguas profundas para la región. Nuestro país no necesita un puerto de aguas profundas en este momento, menos aún en Rocha, más allá de la forestación que posee. En realidad, es la región la que lo requiere. Entonces, creo que nuestro papel en el futuro consistirá en jugarnos a ser un Estado de servicio en materia de infraestructura portuaria. Creo que este proyecto que se está planteando, tal como se demostró en las gráficas, encorseta al Uruguay entre la zona de Brasil con Argentina -Uruguayana-Paso de los Libres- y la de este eje vial. Anteriormente, me referí a los puertos Colón, Puerto Unzué, Fray Bentos y Río Negro. Cuando vino el Presidente Eisenhower se obtuvo el dinero para construir la ruta 26. Inmediatamente, el entonces Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Luis Giannatasio, proyectó la Ruta 14 que, desde el punto de vista geopolítico, es la que tiene peso para un proyecto de país de servicio. De lo contrario, seremos un país de paso.

Concuerdo con la responsabilidad que tiene el señor Senador Irurtia. Por supuesto que su responsabilidad es mayor que la mía, puesto que él es quien decide políticamente, pero yo sólo soy alguien que está estudiando este tema desde hace más de veinte años. Por tanto, también me preocupa el destino de este país en cuanto a su función dentro del MERCOSUR. En la transparencia que se está observando en este momento, figura en líneas punteadas el corredor y nuestros puentes. Nótese todos los corredores planteados entre Brasil y Argentina. Según informaciones recientes también se maneja la posibilidad de diseñar corredores entre Paraguay y Bolivia hacia los puertos del Pacífico. Entonces, o somos salida para



el Atlántico o quedamos marginados.

Esta preocupación llevó a que el Ministerio de Relaciones Exteriores --hace un mes estuve allí hablando sobre estos temas-- esté sumamente preocupado por integrar todos estos temas en una nueva agenda diplomática, a fin de negociar en los organismos correspondientes la posibilidad de ingresar con mayor protagonismo y poder de decisión.

Por tanto, el objetivo más profundo consiste en dilucidar qué proyecto de país estamos estableciendo. Esta es la gran interrogante.

SEÑOR MELAZZI.- Simplemente, deseo complementar a otro nivel algunos de los comentarios que acaba de hacer el señor Quagliotti. Se refirió a la situación a nivel nacional y a temas de largo plazo, como los puertos de aguas profundas.

El señor Senador Irurtia manifestó su preocupación originada en la necesidad que tenemos de disponer de alternativas de proyectos para la región. Creo que a partir de nuestros trabajos ha quedado clara una idea, o sea, que la región ya se está desarrollando relativamente. Hay proyectos importantes que no requieren del puente, como son el puerto de yates, las urbanizaciones en playa Ferrando, los proyectos sobre el Real de San Carlos, el hotel y la ex plaza de toros, entre otros. Entonces, me pregunto por qué no seguir incentivando y desarrollando este tipo de proyectos, de manera que nuestro Gobierno no se preocupe de posibles compromisos de deuda externa y de la construcción de una obra monstruosa. Al mismo tiempo, nuestro Gobierno puede fomentar la modernización de la producción en la zona, apoyando a los productores, de manera tal que estén en mejores condiciones de competir con los argentinos. Creo que de una forma más pausada podremos desarrollar y consolidar un escenario en servicios de turismo, de hotelería y núcleos poblacionales productivos. A partir de ello, en un futuro, quizás la construcción del puente no provoque un cuestionamiento tan violento sobre las perspectivas del país y de la región.

Por tanto, simplemente, se trataría de continuar profundizando y aumentando algunos aspectos, a fin de brindar

apoyo a los productores de la región. De esta manera, se podrá consolidar un escenario que nos permita adoptar una decisión futura y que no debería cuestionarse desde ahora.

SEÑOR SEGOVIA.- Creo que va a resultar bastante difícil sintetizar algunos criterios y, sobre todo, resumir aquello que ha significado la presencia de la Comisión del Puente Colonia - Buenos Aires, de la Comisión del Eje Vial y, ahora, de los distinguidos técnicos. Pero, por lo menos, voy a tratar de visualizar algunos aspectos que me resultan importantes. Voy a traer a un tiempo más reciente la presentación histórica. Me parece que el puente empieza a aparecer con fuerza en nuestro país, desde la instalación de los ferrocarriles y la concesión ferroviaria a los ingleses con la posibilidad de la realización de un puente. Hay otro elemento que deseo vincular y que es mucho más reciente. Por primera vez en esta Comisión se plantea un tema --no sé si a nivel del Senado lo veo presentado con mucho más fuerza-- que realmente me preocupa. Me refiero concretamente al puerto de aguas profundas. A este puerto se le ha quitado la vinculación con este proyecto; tratando de restarle importancia, focalizando el asunto en el eje vial o en el puente, dejándolo como algo lateral, lo que me parece que desde el punto de vista geopolítico es absolutamente definitorio para la problemática.

Voy a reiterar un anécdota que ya he relatado en una oportunidad anterior.

En el año 1968, en el Seminario Económico de Roma, al que concurrieron el contador Iglesias, un representante por el Gobierno argentino y un técnico chileno en nombre del BID, se tomaron decisiones importantes y se visualizó la viabilidad de Uruguay de tener un puerto de aguas profundas. Pero hubo una oposición muy seria por parte de Brasil, puesto que el Puerto de Río Grande estaba en desarrollo, y otra de parte de Argentina, pues no le resultaba estratégicamente conveniente la realización de un puerto de aguas profundas.

Quisiera precisar algunos términos en cuanto a todo el estudio que se ha realizado, a las objeciones presentadas y a sus fundamentaciones con respecto a la construcción del

puente. Por ejemplo, si económica y geopolíticamente se puede pensar el puente sin eje vial o si económica y geopolíticamente se pueden pensar el puente y el eje vial sin un puerto de aguas profundas. Pienso que habría que pensar un poco también en definir con claridad qué país pensamos y qué país pretendemos.

En lo que respecta a la información de que disponía y hasta la visita que nos hiciera la Comisión del Eje Vial, pensaba que este Eje era una decisión prácticamente tomada con una de las trazas o no totalmente definida en cuanto al recorrido interno del país, pero el ingeniero Cat nos dijo --y el señor Ministro lo corroboró-- que la localización del eje vial no se va a decidir en este momento, sino que tanto ella como su construcción y el aporte que pueda llegar a hacer el Gobierno uruguayo surgirán del recorrido que se le dé en el territorio nacional teniendo en cuenta las necesidades del mercado.

En definitiva, esas decisiones de mercado y de circulación dentro del país son las que van a definir la posición del eje vial. Además, precisaron que en este momento no habría ningún elemento que pudiera indicar el camino exacto.

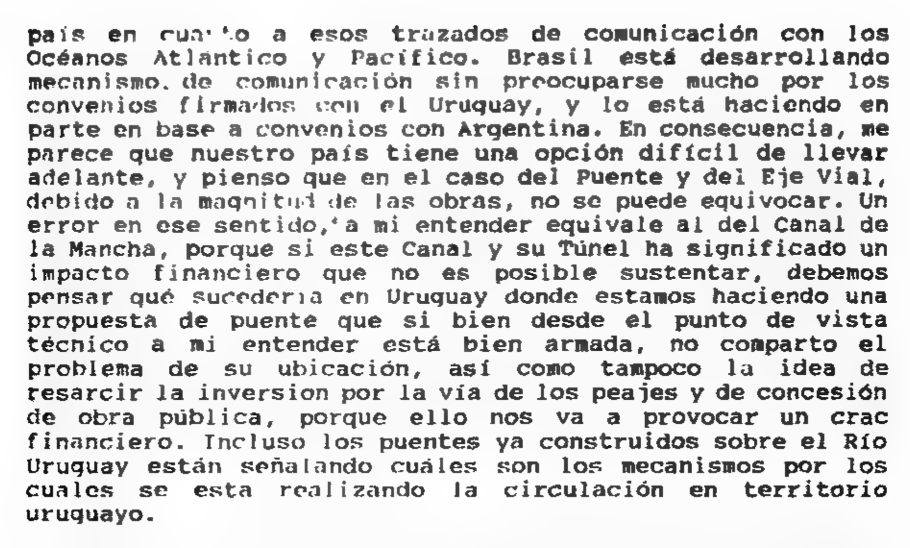
Con respecto a ciertas vinculaciones con el Gobierno brasileño y a información trasmitida por algunas empresas interesadas en el problema del eje vial con Brasil, debido a presiones políticas, ambientales y a algunas decisiones ya tomadas, el eje vial no sería pensado por los brasileños por la zona costera, porque afectaría la reserva de Itaí. Indudablemente pensarían, me parece que con mejor criterio, en su pasaje por una vía que tuviera necesidades de mayor desarrollo. Pero el Gobierno brasileño no está dando muchas señales en ese sentido; por el contrario, está aportando elementos para ir por otro camino. Entonces, está tratando de incidir con hechos consumados, como la realización de toda la faja costera vial hasta Florianópolis o hasta Porto Alegre y de una ruta doble vía desde esta ciudad hasta Pelotas, esgrimiendo que se trata de elementos insustituibles como una forma de presionar para el pasaje de las vías por el territorio uruguayo. A su vez, dicho país está presentando

una cantidad de documentación en la negociación pero luego toma otras medidas para el desarrollo de la situación.

En ese sentido, el profesor Quagliotti afirmaba que el Cono Sur, prácticamente al igual que el resto de América Latina, en materia de comunicación física vive la tragedia de sus soledades nacionales. Me pareció muy interesante esta apreciación, pero me genera la duda de si esas soledades no son intencionales. No quisiera asumir intencionalidades, pero lo hago, por cuanto Brasil está desarrollando políticas unilaterales en los sistemas de circulación vial y en la promoción de la Hidrovía, provocando hechos consumados para sus vecinos; y Argentina inicia un procedimiento similar desarrollando vías paralelas a la Hidrovía por relacionamientos que tienen ambas Cancillerías. Quiere decir que nos estamos aproximando a la condición de rehenes de los pactos bilaterales que se realizan y sufrimos la consumación de hechos que serán trascendentes para el desarrollo político y geopolítico del Uruguay.

Lo que también me resulta preocupante son las manifestaciones que se vienen haciendo en cuanto a que no se terminan de definir los costos del puente, y mucho menos los del eje vial, si es que dependen de otras situaciones que se vayan produciendo en el país. Concretamente, lo que me interesa es que dentro de la política que desarrollaremos y del país que queremos, el Eje Vial, la Hidrovía, el Puerto de aguas profundas o el Puente Colonia-Buenos Aires apunten al desarrollo necesario de la Nación y a la integración a la que estamos prendidos con el MERCOSUR. Desde ya manifiesto la idea de que la integración por el puente no me cae ni cerca como el proceso que estoy visualizando para el país. Todo esto me obliga a pensar, al igual que la viabilidad de que se hablaba en 1968, en que es evidente que Brasil no tiene un puerto de aguas profundas por debajo de la ciudad de Santos y Argentina no lo tiene por encima de Bahía Blanca; y entre Bahía Blanca y Santos hay canales naturales que pasan por la costa uruguaya --concretamente por La Coronilla-- con una profundidad de más de 20 metros y no tienen ningún tipo de tratamiento.

Entonces, se están ejerciendo muchas presiones a nuestro



país en cuanto a esos trazados de comunicación con los Océanos Atlántico y Pacífico. Brasil está desarrollando mecanismo de comunicación sin preocuparse mucho por los convenios firmados con el Uruguay, y lo está haciendo en parte en base a convenios con Argentina. En consecuencia, me parece que nuestro país tiene una opción difícil de llevar adelante, y pienso que en el caso del Puente y del Eje Vial, debido a la magnitud de las obras, no se puede equivocar. Un error en ese sentido, a mi entender equivale al del Canal de la Mancha, porque si este Canal y su Túnel ha significado un impacto financiero que no es posible sustentar, debemos pensar qué sucedería en Uruguay donde estamos haciendo una propuesta de puente que si bien desde el punto de vista técnico a mi entender está bien armada, no comparto el problema de su ubicación, así como tampoco la idea de resarcir la inversion por la vía de los peajes y de concesión de obra pública, porque ello nos va a provocar un crac financiero. Incluso los puentes ya construidos sobre el Río Uruguay están señalando cuáles son los mecanismos por los cuales se esta realizando la circulación en territorio uruguayo.

Por lo tanto no creo que formalmente --al menos por ahora-- el puente como elemento primero para después atraer al eje vial signifique una garantía absoluta de que pueda funcionar sin el eje vial a pesar de que se ha señalado en esta Comisión que el mismo es viable con o sin él. Personalmente discrepo con esa opinión, aunque desde el punto de vista técnico supongo que oportunamente tendremos mayor asesoramiento para ir visualizando esa posibilidad.

Se trata de determinar si el país que queremos es por puente, por eje vial, por hidrovía o por aguas profundas pero, fundamentalmente, no nos podemos equivocar, porque el gran error actual de nuestro país sería ese. Evidentemente esas inversiones de alto riesgo que se han de realizar aquí en el Uruguay por parte de las compañías concesionarias están buscando un respaldo y aún no se han producido grandes presiones para encontrarlo. Al mismo tiempo de parte de Uruguay tampoco aparecen como totalmente resueltos los estudios en el sentido de que esos capitales altamente volátiles se puedan cubrir de alguna manera y no termine

siendo una necesidad del Gobierno uruguayo compensar los compromisos contraídos de ingreso, de sistema de tráfico y de volumen del mismo con inversiones privadas o del propio Gobierno. Incluso parece que ya se ha convertido en una modalidad que se está dando en la problemática uruguaya, el hecho de que cuando no se cumplen compromisos a nivel internacional o con empresas inversoras de alto riesgo se termina cubriendo con capitales nacionales.

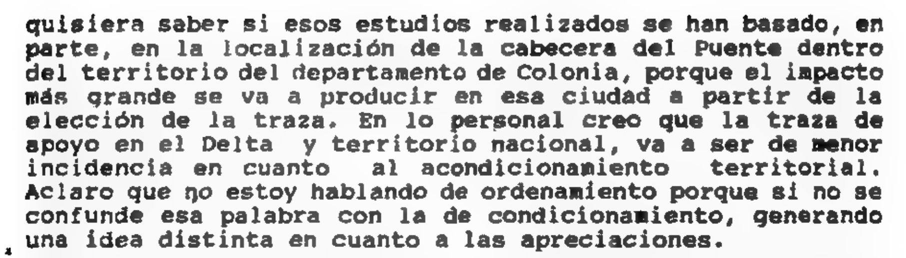
Pienso que con esto no abarco toda la problemática y tampoco la totalidad de los escenarios propuestos. No obstante concentro la cuestión en algunos temas que realmente me resultan preocupantes, cuando por primera vez vemos la otra cara de la moneda en esta Comisión.

En consecuencia, desearía ahondar sobre otros aspectos, a pesar de que prácticamente han sido contestadas por nuestros invitados. Personalmente, me preocupa el problema del empleo y del PBI, de la estimación que se hace de estos puntos una vez construido el Puente, así como si existen otras alternativas. Evidentemente, sobre esto se nos ha dado una respuesta muy clara que además comparto totalmente.

Otro aspecto que me inquieta es el relativo a los argumentos esgrimidos respecto al Puente, abriendo grandes oportunidades de producción agrícola y hortifrutícola, sobre lo cual también quisiéramos escuchar alguna opinión. Creo que por primera vez aparece la idea de que si bien el mercado de Buenos Aires puede ser muy atractivo en cuanto al traslado al mismo, pude ocasionar un impacto adverso.

Aclaro que no voy a entrar en el tema de cuánto cuesta el puente porque no es de resorte de quienes hoy nos visitan, pero quisiera saber si es razonable pensar en ese corredor vial de Argentina-Uruguay sin la real valorización del Puerto de aguas profundas.

En cuanto a los impactos ambientales concuerdo totalmente en que la ciudad de Colonia es pasado si el puente se construye. Sin duda, esta ciudad recibirá un impacto tan brutal de congestionamiento de gente y transformación territorial, que será muy difícil imaginar. Por ese motivo

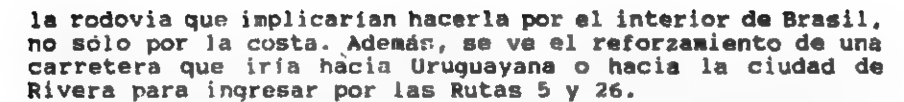


quisiera saber si esos estudios realizados se han basado, en parte, en la localización de la cabecera del Puente dentro del territorio del departamento de Colonia, porque el impacto más grande se va a producir en esa ciudad a partir de la elección de la traza. En lo personal creo que la traza de apoyo en el Delta y territorio nacional, va a ser de menor incidencia en cuanto al acondicionamiento territorial. Aclaro que no estoy hablando de ordenamiento porque si no se confunde esa palabra con la de condicionamiento, generando una idea distinta en cuanto a las apreciaciones.

SEÑOR QUAGLIOTTI.- A efectos de responder las interrogantes planteadas por el señor Senador Segovia debo señalar lo siguiente. Creo que en mi exposición anterior aclaré que a partir del proyecto de Puente que nace con el nombramiento de la Comisión Nacional en 1985 y con el encuentro presidencial en Colonia de los doctores Sanguinetti y Alfonsín, el 17 de marzo de 1991 comienza a gestarse la idea de la concesión del proyecto vial y el nombramiento de la Comisión el 11 de marzo de 1992. Quiere decir que la Comisión del Eje Vial ya está trabajando desde el año 1992, directamente vinculada a la Secretaría de Planeamiento y Presupuesto a cuyo cargo estaba el ingeniero Carlos Cat.

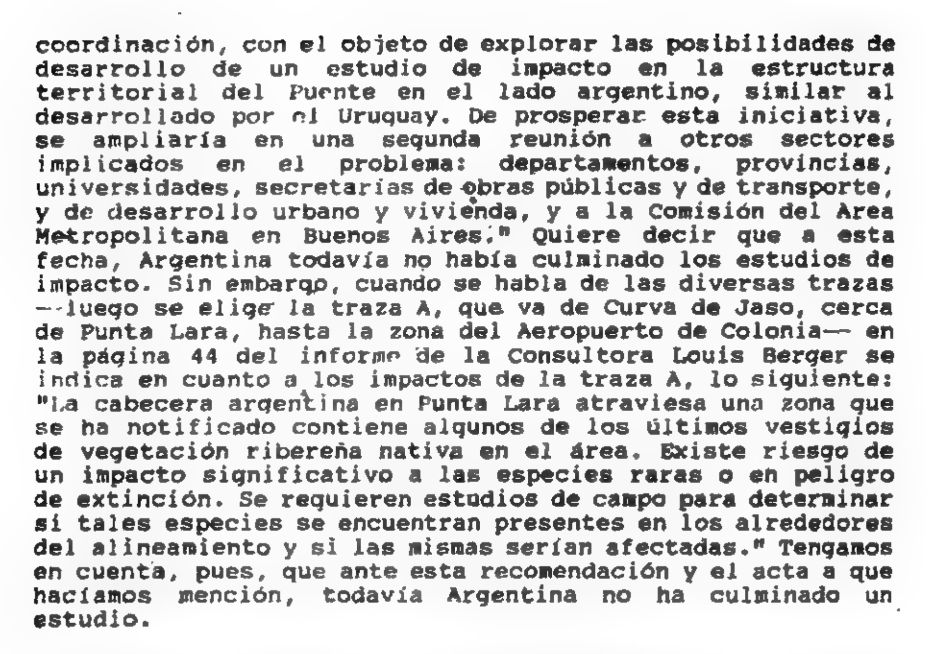
En noviembre de 1992, la Consultora norteamericana Berger --la misma que hizo el estudio del puente-- elabora las catorce alternativas, a partir de las cuales en Uruguay se convoca al ingeniero Ariel Nieto y asociados para hacer las alternativas que presenté. De esas alternativas leí lo que recomendaba la firma Ariel Nieto y asociados y debo decir que no hay una traza definitiva. No obstante, es posible observar que el eje con el Puente estaban prácticamente unidos en un solo paquete; en estas antiguas proyecciones que presentamos de la propia Comisión Binacional, ya se hablaba de Puente y se hacía la traza por la zona que el señor Senador Segovia mencionó y que Brasil no ha aceptado porque afectaría un reserva ecológica.

Por otro lado, en Brasil también se está trabajando y personalmente he recibido desde Río Grande Do Sul todos los estudios, antecedentes de proyectos y proyectos de eje vial que ellos no tienen. Incluso figuran propuestas de rutas de


la rodovia que implicarían hacerla por el interior de Brasil, no sólo por la costa. Además, se ve el reforzamiento de una carretera que iría hacia Uruguayana o hacia la ciudad de Rivera para ingresar por las Rutas 5 y 26.

Cuando posteriormente en 1995, la Consultora Berger presenta su documento final "Cruce del Río de la Plata", en la página 22 dice: En cuanto al tráfico Argentina-Brasil, aunque la circulación a través de territorio uruguayo es posible, actualmente no se atraviesa dicho país, pues el ahorro de distancia es pequeño y además existen las siguientes dificultades. El pasaje por dos Aduanas en lugar de una; la dificultad de los trámites en la Aduana de Uruguay; el menor costo del transporte en Brasil que motiva que para el dueño de la carga resulte más barato utilizar fleteros brasileros en parte del recorrido, en lugar de hacer todo el viaje con un camión argentino y, por último, la existencia de depósitos en Uruguayana fomenta el trasbordo y permite a los transportistas movilizar sus equipos de transporte cuando la documentación de comercio se encuentra incompleta. Asimismo, el depósito sin cargo permite a los dueños de la carga beneficiarse postergando el pago de gravámenes o esperando mejores precios del mercado de destino. En conclusión, esto quiere decir que los puentes de Fray Bentos, y sobre todo el de Paysandú, y las rutas 5 y 26, no tuvieron éxito por las mismas causas que se plantean nuevamente en el estudio del eje vial con el puente.

El 16 de agosto de 1995 concurrimos, invitados por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a una reunión que se realizó en el Ayuí conjuntamente con la Secretaría General de la Presidencia de la Nación Argentina, que preside el doctor Roca Tagliata. En el punto 2 del acta final firmada por éste y, en representación de Uruguay, por el doctor Gorosito, en su calidad de Director de la parte de ordenamiento territorial, se establecía lo siguiente en lo referente al impacto territorial del Puente Buenos Aires-Colonia y sus obras: "Realizar una reunión dentro de quince días" —no sé si se llegó a celebrar— "en Buenos Aires con participación de la Comisión Binacional del Puente Buenos Aires-Colonia y las Direcciones de Ordenamiento Territorial y de proyectos de



coordinación, con el objeto de explorar las posibilidades de desarrollo de un estudio de impacto en la estructura territorial del Puente en el lado argentino, similar al desarrollado por el Uruguay. De prosperar esta iniciativa, se ampliaría en una segunda reunión a otros sectores implicados en el problema: departamentos, provincias, universidades, secretarías de obras públicas y de transporte, y de desarrollo urbano y vivienda, y a la Comisión del Area Metropolitana en Buenos Aires." Quiere decir que a esta fecha, Argentina todavía no había culminado los estudios de impacto. Sin embargo, cuando se habla de las diversas trazas —luego se elige la traza A, que va de Curva de Jaso, cerca de Punta Lara, hasta la zona del Aeropuerto de Colonia— en la página 44 del informe de la Consultora Louis Berger se indica en cuanto a los impactos de la traza A, lo siguiente: "La cabecera argentina en Punta Lara atraviesa una zona que se ha notificado contiene algunos de los últimos vestigios de vegetación ribereña nativa en el área. Existe riesgo de un impacto significativo a las especies raras o en peligro de extinción. Se requieren estudios de campo para determinar si tales especies se encuentran presentes en los alrededores del alineamiento y si las mismas serían afectadas." Tengamos en cuenta, pues, que ante esta recomendación y el acta a que hacíamos mención, todavía Argentina no ha culminado un estudio.

Creo, entonces, que existe una cierta ligereza en las manifestaciones acerca de las trazas definitivas, e inclusive de las construcciones de esta obra. A mi criterio, se están generando —quizás diga esto un poco con dureza— falsas expectativas con respecto a la concreción de la obra. Pienso que, de acuerdo con lo manifestado por el economista Melazzi y por el consultor nombrado por los dos países que integran la Comisión binacional, los estudios deben ser más profundos. Estamos, digamos, en una etapa de superficialidad.

En cuanto a lo expresado por el señor Senador Segovia, pienso que eso era lo que en parte contesté al señor Senador Irurtia; es decir que veo el proyecto de nuestro país en base a ese frente portuario. En él, evidentemente, incorporo el puerto de aguas profundas, que es una gran inquietud en el departamento de Rocha.

Por otra parte, me alegro por las apreciaciones que ha hecho ante esta Comisión la Administración Nacional de Puertos, porque mientras no sigamos defendiendo esa situación —en esto concuerdo con el señor Senador Segovia, y lo he demostrado— a través del Protocolo 23 celebrado entre Argentina y Brasil, los corredores continuarán pasando por encima de nuestras fronteras. Inclusive, hasta se plantea la posibilidad futura —no estoy hablando de algo inmediato— de una hidrovía interna para hacer —los brasileños tienen mucha experiencia en esta materia— trasvasamiento de agua. Digamos, un poco al pasar, que esto fue lo que causó la retracción en las negociaciones de la Cuenca del Plata cuando se discutía el uso compartido de los ríos navegables. Este es un tema sobre el cual hasta Organización de las Naciones Unidas llegó a tomar una decisión, porque los brasileños pretendían que hubiera información previa y los argentinos sostenían la postura de una consulta previa. Como decía, esto postergó durante muchos años la toma de una decisión sobre la Cuenca del Plata.

En fin, repito que coincido totalmente con lo manifestado en el sentido de que en este proyecto se debe defender —esa es la opinión que siempre he sostenido— la posición inmediata atlántico-portuaria. En abril de 1897, algunos integrantes de la Cámara de Representantes de nuestro país ya se referían a la posición privilegiada en que está el Uruguay, puesto que su ubicación es la esquina del Atlántico con el Río de la Plata, lejos de los perjuicios que puede causar el banco inglés.

Por consiguiente, me parece que debemos seguir enfocando el tema en lo que hace a la situación del puente con ese complemento de puerto de aguas profundas en la zona, reclamado inclusive por los brasileños. Recuerdo que en cierta oportunidad, el Director General y creador del puerto de Río Grande durante el período militar en el Brasil, general Couto E. Silva, me dijo que él era riograndino y no riograndense, y como tenía que hacer un corredor "gaúcho" de exportación, creía que debía estar en Río Grande, por más que ya no se le llamara más superpuerto. Esto me lo señalaba porque en mis artículos del diario "El País", yo hablaba de superpuerto. Esto es cierto porque existen algunas

dificultades, y así lo ha establecido el ingeniero Serrato en este ámbito. Estamos hablando, por ejemplo, de las corrientes de agua que van del este al oeste que, por el propio movimiento de rotación de la tierra, se van corriendo hacia el Ecuador. Entonces, eliminé de mis artículos el vocablo "super", pero contesté al general que lo combatía porque no quería que se quedara con todos los corredores gaúchos de exportación. Frente a esto, me respondió que hacía bien porque el Uruguay debía defender su postura.

A continuación, voy a referirme a una comunicación que aparece en los antecedentes de ese puerto de aguas profundas, porque es interesante que todos sepamos lo que dijeron los brasileños, particularmente para tener un conocimiento de la historia. Después de todo, la geopolítica —naturalmente, esta es una definición un poco breve— es un diálogo entre la historia y la geografía. Yo rescaté, como decía, un comunicado de la Cancillería brasileña de la época, y creo que es importante que todos tomemos conciencia de lo que Itamaratí señalaba en ese entonces. En las memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil de 1896 ya se hablaba de todos estos corredores. Textualmente, se establecía: "La línea férrea de Jujuy dirígese a la frontera boliviana y se propone unir Buenos Aires a alguna de las otras antiguas provincias del Virreinato, y empalmar con el ferrocarril de Antofagasta o a Oruro". O sea que entraba a Bolivia o al Pacífico de Chile. Continuaba diciendo: "La de la margen derecha del Río Uruguay pretende unir Asunción con Posadas por Villa Rica o Encarnación. Desvaneciendo conceptos políticos, habilitaría a la República Oriental del Uruguay a desempeñar su función internacional en América del Sur, adquiriendo por acto pleno de soberanía, tranquilidad exterior para desenvolver sus elementos de prosperidad, como está admirablemente colocado en el estuario del Plata para unir Brasil y Argentina". Esto nos decían los brasileros y, sin embargo, aquí no hicimos absolutamente nada. Esa es mi gran preocupación y creo que también la del señor Senador Irurtia cuando habla de su responsabilidad como Senador.

Como intelectual preocupado por estos temas, quiero decir —porque tengo esa gran inquietud— que no se pueden manejar con tanta facilidad y festividad las creaciones de

obras de este tipo, si es que no hay un concepto de destino de país que, sin duda, es uno de los elementos en juego.

SEÑOR SEGOVIA.- Quiero señalar que comparto mucho de lo expresado, entre otras cosas, porque fui yo quien trajo a la Comisión el proyecto de hidrovía del ex Senador Martín Posadas, porque me resultaba muy interesante su posición sobre el puente y la hidrovía, no sólo enfocado desde el punto de vista de la integración, sino también histórico y, particularmente, en lo que hace a la formación de nuestra nacionalidad. A partir de él, pensaba que se podía ir desarrollando también una iniciativa de fortalecimiento de la hidrovía del Río Uruguay, para mejorar el sistema de cabotaje utilizado allí. Tenemos en proceso de estudio un proyecto de mejoramiento o de rehabilitación del servicio de cabotaje en el Río Uruguay y su utilización con los otros fines que se le pretende dar, por ejemplo, para la salida de la madera y como vía de circulación de menor inversión.

Creo que de toda la información que se nos ha proporcionado —y pido disculpas al profesor Quagliotti por lo que voy a decir— me ha llegado más la del economista Melazzi, que satisface mejor mis dudas.

Quiero reiterar mi pregunta sobre si ustedes piensan que es viable un puente sin el eje vial.

SEÑOR MELAZZI.- De modo personal, fuera del estudio que hemos realizado, y razonando sobre la marcha, debo decir que su pregunta tiene dos posibles respuestas.

La primera estaría relacionada, estrictamente, a la terminología, o sea, si es posible pensar en un puente independientemente del eje vial; la otra es si ello es o no conveniente.

Respecto de la primera, y ateniéndome a la posibilidad técnico-económico-financiera de construcción del puente, debo decir que es posible construir el puente sin el eje vial.

SEÑOR SEGOVIA.- ¿Sería redituable?

SEÑOR MELAZZI.- Al respecto, ya di mi parecer. Me sumo a lo que ha dicho la consultora, es decir, que existe una extrema volatilidad de las variables y que es sumamente difícil que se pueda financiar, aun cuando el Estado uruguayo renuncie a la captación de recursos fiscales otorgando, así, un enorme subsidio a esta obra.

Volviendo a la primera pregunta, pienso que sería posible construir el puente independientemente del eje vial, porque los problemas de la ciudad de Buenos Aires y los capitales existentes en Argentina permitirían la generación de oportunidades —esencialmente para los argentinos— que harían viable la construcción y operación del puente en forma independiente del eje vial.

En lo que tiene que ver con el eje vial, debemos hablar en primer término de tránsito, de transporte de larga distancia, de cargas pesadas y, en segundo lugar, de proyecto de país. Además, es imprescindible —y en esto comparto totalmente lo manifestado en Sala por el profesor Quagliotti y por el señor Senador— manejar aquí el tema del puerto de aguas profundas.

Respecto de su pregunta sobre si se debe construir el puente independientemente del eje vial, la voy a hacer un poco más compleja, sumándole otra variable: ¿haremos un puente carretero o un puente mixto? ¿Hasta qué punto el ferrocarril debería estar presente, en caso de que se resuelva efectuar la construcción? Asimismo, el tema del puerto de aguas profundas debería estar muy asociado con las líneas férreas, debido a la economía, a los impactos ambientales y al factor multiplicador del transporte.

De todas formas, me parece que podemos concluir aquí esta explicación.

SEÑOR QUAGLIOTTI.- Quiero decir que, en el día de ayer, el Presidente de AFE, señor Vaillant, dio una conferencia en la sede de la Liga Marítima del Uruguay que se denominó: "Ferrocarril-Puerto". Quizás ese material interese a los integrantes de esa Comisión, a efectos de conocer la posición de los representantes del Ente sobre el punto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más consideraciones que formular, agradecemos a nuestros visitantes el aporte muy rico y profundo que nos han hecho, y que seguramente nos ayudará, a través de la versión taquigráfica, a tener una mejor información sobre esta gran obra en la que el país está involucrado.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 11 y 46 minutos)